ROK VI. GRUDZIEŃ 1936. NR 12.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – Rynek Główny 47
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston — Gdynia/Gdańsk

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa — Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:

Fred Olsen & Co.

Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.

Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:

Bergenske-Stavangerske

Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.

Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:

Baltic Line

Helsingborg, Malmö, Göteborg.

Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:

Svenska Amerika Linien

Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.

Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKA I WYSP KANARYJSKICH:

Oldanburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei

Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:

Svenska Lloyd

Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.

Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.

Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.

Fruit Express Line

Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.

Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:

Finland Syd Amerika Linjen

Den Norske Syd Amerika Linje

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.

Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.

Gulf Gdynia Line

New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.

Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:

Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:

Wilh. Wilhelmsen

Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.

Odjazdy raz na miesiąc.

Rederiaktiebolaget Transatlantic

Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.

Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, ul. Portowa 9/11, tel 39-21
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luit, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VI. GRUDZIEŃ 1936. NR 12.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Inż. JULIAN GINSBERT

Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Gryf"

Dnia 29-go listopada 1936 roku, na stoczni Augustin-Normand w Hawrze, spuszczono na wodę nowy polski okręt wojenny — stawiacz min „Gryf". Jak prasa doniosła, jest to okręt wypierający 2.250 ton, o długości 103 i szerokości 13,5 metra, sile maszyn 6.000 K. M. i uzbrojony w 9 dział (w tym sześć średniego kalibru, a trzy przeciwlotnicze). Jego głównym zadaniem będzie stawianie min, których kilkaset może zabrać, a które w razie potrzeby osłonią polskie wody terytorialne przed nieproszoną wizytą.

Ceremonia wodowania „Gryfa" zamieniła się w wielką manifestację przyjaźni polsko-francuskiej. Przyznać trzeba, że władze wojenno morskie i municypalne Hawru, jak i zarząd stoczni w osobach prezesa rady p. Lejeune i braci Augustin-Normand, uczyniły co mogły aby nadać jej odpowiedni ton i nastrój. Nic dziwnego zresztą, albowiem stocznia sięga swymi tradycjami połowy XVII wieku, a rycerskość i gościnność ludzi z morzem bliżej związanych jest przysłowiowa.

Jeżeli poruszymy tu bliżej historię samej stoczni, to jednak dlatego tylko, aby dać czytelnikowi obraz instytucji Polsce koniecznie potrzebnej, z drugiej zaś aby wykazać, że Kierownictwo Marynarki Wojennej powierza budowę swych okrętów tylko pierwszorzędnym zakładom.

Już w roku 1627 niejaki Normand, cieśla okrętowy, zbudował w porcie Honfleur statek przeznaczony do oblężenia La Rochelle. Odtąd rodzina Normand poświęca się z ojca na syna budownictwu okrętowemu. Wreszcie w r. 1728 Franciszek Normand zakłada prawdziwą stocznię, która ze względu na coraz większe rozmiary budowanych statków musi być przeniesiona do Hawru w r. 1816. Wówczas to Augustin Normand — najsłynniejszy członek rodziny, wybitny konstruktor i technik, rozwija zakład prawie do dzisiejszych rozmiarów i zyskuje dlań światową sławę.

Sława ta polega nie tylko na udanej budowie okrętów, ale na pracy pionierskiej i naukowej. A świadczą o niej następujące rezultaty:

Rok 1835. Dwa parostatki kołowe „Hambourg" i „Phenix" odbywają rekordowe podróże: pierwszy z Hawru do Hamburga w 50 godzin (czas i w dzisiejszej epoce wcale niezły), drugi z Hawru do Londynu w godzin 16.

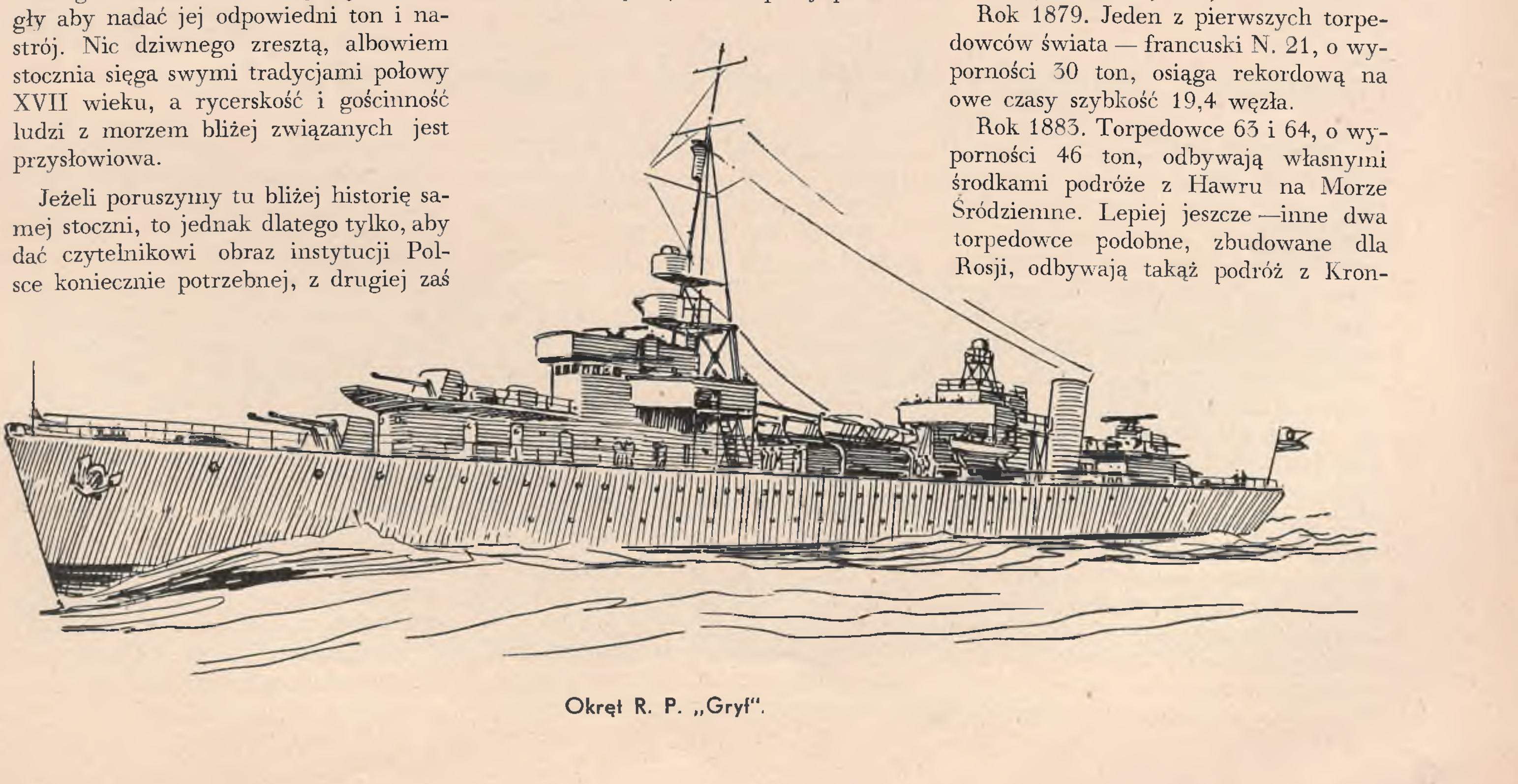
Rok 1842. Pierwszy statek o napędzie śrubowym, identycznym do dzisiejszego, — „Napoleon" — osiąga w próbach szybkość 12,4 węzła. Uprzedzenie do śruby jest przełamane, jej zastosowanie praktyczne ustalone na wieki.

Rok 1851. Parowiec „Cygne" woduje pomyślnie. W roku 1910, po 59 latach żywota, pełnił on jeszcze służbę między Carteret a Jersey na burzliwych wodach La Manche.

Oczywiście to są tylko niektóre pozycje żeglugi handlowej. Przejdźmy do marynarki wojennej:

Rok 1879. Jeden z pierwszych torpedowców świata — francuski N. 21, o wyporności 30 ton, osiąga rekordową na owe czasy szybkość 19,4 węzła.

Rok 1883. Torpedowce 63 i 64, o wyporności 46 ton, odbywają własnymi środkami podróże z Hawru na Morze Śródziemne. Lepiej jeszcze — inne dwa torpedowce podobne, zbudowane dla Rosji, odbywają takąż podróż z Kron-



Okręt R. P. „Gryf".

sztatu do Władywostoku. Jest to rekord, którego dokonać byłoby trudno nawet dzisiaj.

Rok 1893. Torpedowiec ,,Chevalier" bije rekord światowy szybkości, osiągając 27,2 węzła, zamiast 24 żądanych kontraktowo.

Rok 1895. Torpedowiec ,,Forban" bije z kolei ten rekord, osiągając 29,5 węzła.

Rok 1909. Kontrtorpedowiec ,,Chasseur" — pierwszy francuski turbinowiec, osiąga szybkość 30,4 węzła.

Rok 1911. Kontrtorpedowiec ,,Bouclier", wsławiony swymi wyczynami w czasie wojny światowej (nadzwyczajna odporność i wytrzymałość tak w walce, jak i w służbie), osiąga szybkość próbną 35,3 węzła zamiast 31 wymaganych.

Rok 1912. Inżynier Fenaux na stoczni Augustin-Normand opracowuje pierwszy plan podwodnego stawiacza min. Rezultatem są przeróbki kilku łodzi zwykłych na stawiacze min i w końcu (r. 1922) budowa podwodnego minowca ,,Pierre Chailley" o wyporności 900 ton. Doskonałe rezultaty sprawiają, że do chwili dzisiejszej budowa łodzi podwodnych osiąga cyfrę dwudziestu kilku jednostek, w tym polska łódź podwodna ,,Wilk" i dwie jej siostrzyce, zbudowane według planów Normanda na innych stoczniach, a także łodzie dla Francji, Szwecji, Łotwy i t. d.

Niezależnie od tego zakłady Augustin-Normand wprowadziły słynny kocioł okrętowy swego imienia, będący w r. 1890 rewelacją w dziedzinie termicznej. Kotły te dziś, jeszcze bardziej ulepszone i przystosowane do opału płynnego, znajdujemy na najnowszych krążownikach i kontrtorpedowcach, wymagających wydajności do 100 ton pary na kocioł-jednostkę.

Zakłady budują też od r. 1909 silniki dla łodzi podwodnych, motorowców, warsztatów, elektrowni i t. d. Dzięki doskonałej konstrukcji udało się im swego czasu zwalczyć we Francji uprzedzenie do silników Diesel, przy czym jedne z pierwszych łodzi podwodnych Francji zostały w silniki te zaopatrzone. Zbudowany w r. 1917, jako pierwszy trauler rybacki o napędzie motorowym, — statek ,,Gardon" (655 ton) zarekwirowany został przez marynarkę wojenną jako patrolowiec, wraz ze statkiem siostrzanym ,,Goujon". Pierwszy z nich przebył w czasie wojny 45.000 mil morskich, drugi około 30.000. W roku 1921 tenże ,,Gardon", przezwany ,,Cité d'Athénes" i służący już wyłącznie do celów handlowych, przebył 25.000 mil bez najmniejszego uszkodzenia.

Yacht ,,Grille", zbudowany w roku 1856 na zamówienie króla Prus, pełnił służbę w marynarce wojennej Niemiec jeszcze do r. 1918, stawiany za przykład budownictwa okrętowego. Poza tym dostarczono okrętów dla Brazylii, Rosji, Hiszpanii, Japonii, Turcji, Łotwy i ostatnio dla Polski. A budowano według planów Augustin-Normand nawet w tak morskich krajach jak Anglia, Stany Zjednoczone i Dania. Zakłady zorganizowały też stocznię w Rewlu (przed wojną) i w Hiszpanii, gdzie zbudowano wlg. planów Normanda aż 22 torpedowce. Ostatnio zakłady zostały gruntownie zmodernizowane i zaopatrzone w najnowsze zdobycze techniki okrętowej.

To też dziś, kiedy O. R. P. ,,Gryf" szczęśliwie spłynął na wodę, w obecności admirała Świrskiego i radcy ambasady Frankowskiego, ochrzczony tradycyjnie przez małżonkę tego ostatniego, — możemy być o wykonanie i zalety okrętu spokojni. Inna rzecz, że ten największy jak dotychczas okręt polskiej marynarki wojennej, a największy też zdaje się jaki stocznia Normand zbudowała, nie może być białym krukiem. Interesy naszej polityki, już nie tylko morskiej ale i ogólnej, wymagają posiadania silnej marynarki wojennej. Potwierdzili to zresztą w swych przemówieniach tak radca Frankowski — ,,Rząd polski zdecydowany jest widzieć w marynarce swojej narzędzie odpowiednie do potrzeb i bezpieczeństwa państwa", jak i admirał Świrski, który wspomniał że 3/4 obrotu handlowego Polski idzie drogą morską i wymaga odpowiedniej opieki.

Zanim prawdziwa stocznia w Gdyni będzie gotowa, zanim przygotowujące się już kadry naszych konstruktorów morskich znajdą pole do praktyki, zanim powstaną pierwsze polskie okręty liniowe, zbudowane już rękami polskich inżynierów i robotników — przez pewien czas jeszcze będziemy musieli budować za granicą. Inaczej, w ciągłości rozbudowy marynarki powstałaby wielka luka, którą trudno już byłoby zapełnić, trudno odrobić kilkuletnie opóźnienie, spowodowane pierwotnym niezrozumieniem zagadnienia obrony morskiej w kraju.

Ale budując za granicą musimy dbać, jak to zresztą Kierownictwo Marynarki Wojennej w szerokim stopniu czyni, żeby i tam uwzględniono pracę polskich inżynierów i robotników, uwzględniono istnienie rolnika czy górnika polskiego, wymieniając pewne produkty, zakupując inne, a sprowadzając do budowy okrętu to, co w Polsce wykonać możemy. W ten sposób korzyść będzie obustronna, co niezawodnie przyczyni się jeszcze więcej do zacieśnienia węzłów przyjaznej współpracy.

Z. TYMIŃSKI

Stosunek importu do eksportu w porcie gdyńskim

CHARAKTER obrotów portu gdyńskiego jest wyrazem struktury gospodarczej Polski. Gdynia podobnie jak Gdańsk ze swą przewyżką wywozu nad przywozem stanowi pewien wyjątek wśród największych portów Europy, będących portami państw wybitnie przemysłowych, których wywóz artykułów przemysłowych ilościowo jest mniejszy od przywozu w przeważnej mierze surowców.

O ile pierwsze dwa lata pracy portu ograniczały się jedynie do sprowadzania od najbliższych sąsiadów bałtyckich materiału kamieniarskiego do nowobudującego się portu oraz wywozu nieznacznych ilości drzewa, cementu i próbnych partyj węgla, to dopiero rok 1926 był punktem zwrotnym w rozwoju portu. W miesiącu maju tegoż roku rozpoczął się strajk górniczy w Anglii, co zdecydowanie wpłynęło na bardzo poważne wzmożenie się eksportu węgla i zdobycie przezeń szeregu nowych odbiorców. Ten okres czasu trwa do 1930 r. i znamionuje go raptowne tempo wzrostu, tak importu jak i eksportu. Ilustracją tego stanu są następujące liczby wskaźnikowe (rok 1931: przywóz — 558.549 t = 100, wywóz — 4.741.565 t = 100)

	Import	Eksport
1926	0.1	9
1927	1	19
1928	35	37
1929	59	53
1930	90	66

O ile pierwsze trzy lata tego okresu znamionuje bardzo duży stosunkowo wywóz i mały przywóz, co z pewnym przybliżeniem daje stosunek przywozu do wywozu jak 1 : 492, to już w latach następnych 1929 i 1930 stosunek ten wyrażający się 1 : 6 (1930 r.) zbliża się bardziej do ówczesnej struktury handlu zagranicznego Polski.

Dominujący udział w pracy tak bardzo młodego jeszcze portu mają w tym okresie towary masowe, jak węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks, drzewo, złom żelazny, i rudy, osiągając w 1927 r. największe natężenie przeładunków masowych (ok. 99%). Realizujący się coraz bardziej program morski Polski przekierunkowania całego handlu zagranicznego napotyka wdzięczne pole w porcie gdyńskim. Niemalże każdy rok przynosi tu nowe zdobycze. Usprawnienia techniczne idą w parze z pozyskiwaniem całego szeregu ładunków drobnicowych i już w 1930 r. im-

port towarów masowych (złom żelazny, rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty) wynosi 85.1%, zaś eksport (węgiel eksp., bunkier, koks, drzewo, rudy) — 95,1%. Następne pięciolecie pracy portu odbywa się w warunkach już bardziej stabilizowanych. Każdy rok wnosi z sobą coraz bardziej postępujące zróżniczkowanie obrotu. Obroty portu wzrastają, aczkolwiek tempo ich już nie wykazuje takich raptownych skoków, co zilustrują poniższe liczby wskaźnikowe:

	Import	Eksport
1931	**100**	**100**
1932	78	100,4
1933	156	110
1934	178	131
1935	199	134

Jedynie rok 1932 będzie tu pewnym wyłomem. W roku tym Polska przechodziła bodajże największe nasilenie kryzysu. Obroty handlu zagranicznego R. P. osiągnęły w tym czasie (tak import, jak i eksport) swoje minimum, co w rezultacie musiało wpłynąć bardzo poważnie na wyniki pracy portu.

Jak bardzo port gdyński staje się czułym instrumentem gospodarstwa narodowego R. P. może świadczyć stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym Polski i portu gdyńskiego:

Rok	Handel zagraniczny R. P.		Port gdyński	
	Import	Eksport	Import	Eksport
1931	1 :	6	1 :	8
1932	1 :	7	1 :	10
1933	1 :	5	1 :	6
1934	1 :	5	1 :	6
1935	1 :	5	1 :	5

O ile w pierwszych latach stosunek ten daje poważną nadwyżkę eksportu jedynie w porcie gdyńskim, to już w latach następnych, począwszy od 1933 r., stosunek ten zbliża się bardziej do struktury handlu zagranicznego. Dopiero w 1935 roku stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym R. P. i w porcie gdyńskim, wykazując 1:5, daje idealny obraz wzajemnej współzależności portu i jego macierzystego zaplecza.

O rozwoju i sile gospodarczej portu nie decyduje wyłącznie ilość absolutna przeładowanych towarów, ale ich wartość. Otóż wartość przeładowanych towarów w porcie gdyńskim stale wzrasta z 76,7 zł. (wartość 1 tony w 1931 r.) na 106.9 zł. (wartość 1 tony w 1935 r.). Wzrost ten stoi w ścisłym związku ze wzmożeniem się przeładunków wysokocennej drobnicy. Po wyeliminowaniu na przywozie: złomu żel., rud, żużli Thomasa i fosforytów oraz na wywozie: węgla, bunkru, koksu, rud i drzewa, udział %-owy ładunków drobnicowych w og. przywozie i wywozie zamorskim portu gdyńskiego w ostatnim pięcioleciu będzie przedstawiał się następująco:

	Udział %-owy drobnicy	
	Import	Eksport
1931	1.5	6.9
1932	43.1	5.5
1933	44.4	6.4
1934	47.7	6.9
1935	49.1	9.1

Ostatnie lata pracy portu sprowadzają się do pozyskania jak największej ilości ładunków drobnicowych. O wynikach tej pracy świadczy poważny wzrost udziału drobnicy tak na przywozie jak i na wywozie. Niewielki stosunkowo wzrost obrotów zamorskich portu (ok. 4%) w 1935 r. i jeszcze mniejszy w ostatnich jedenastu miesiącach 1936 r. (ok. 2%) wyjaśniają niezbicie, iż dalszy rozwój obrotów portu związany będzie wobec stosunkowo niewielkiego udziału tranzytu (ok. 3%), przede wszystkim z poprawą sytuacji ekonomicznej macierzystego zaplecza. Poprawa sytuacji ekonomicznej kraju związana będzie ze wzrostem obrotów handlu zagranicznego. Z chwilą powrotu do normalnych obrotów z lat przedkryzysowych port gdyński stanie wobec konieczności stworzenia zdolności przepustowej dla obrotów zamorskich, przewyższających obecne o ok. 54%.

Warunki pracy w porcie gdyńskim a rzekome „przywileje" polskiego eksportu

W ciężkich warunkach, jakie stwarzą konkurencja z portami niemieckimi, zarówno Gdynia jak i Gdańsk umieją sobie doskonale radzić, wychodząc nawet zwycięsko, jeśli zważymy, że zaledwie 1 % ogółu ładunków drobnicowych w polskim obrocie zamorskim idzie obecnie przez porty niemieckie. Nie jest i nie może to być wynikiem tylko rzekomych „przywilejów", jakie otrzymuje eksport polski, lecz w dużej mierze stanowi rezultat sprawności polskich firm portowych, przede wszystkim w Gdyni. Jeśli chodzi o „przywileje i koncesje", o których ostatnio czytaliśmy na łamach jednego z dzienników stołecznych, to na terenie Gdyni ograniczają się one do naturalnych w każdej polityce popierania portu — specjalnych taryf portowych oraz do zwolnienia niektórych firm portowych od podatku przemysłowego od obrotu, co de facto zależy od dyskrecjonalnej decyzji władz administracji gospodarczej. Żadnych innych przywilejów na terenie Gdyni władze nasze nie udzielają, chociaż polityka rozbudowy przemysłowej portu raczej nakazywałaby wyraźną i zdecydowaną linię, zmierzającą do uprzywilejowania tych przedsiębiorców, którzy z własnej inicjatywy będą chcieli ponosić ryzyko pracy w nowych i mało jeszcze w Polsce znanych warunkach portowych.

Mówiąc o polskich przedsiębiorstwach żeglugowych, pośrednio także i maklerskich, słyszy się o atakach na przedsiębiorstwa żeglugowe, należące do państwa, które jak wiadomo dokonało olbrzymiej pracy pionierskiej i w nader



Wielka Wieś. Stan robót przy budowie portu rybackiego w dniu 10.XII.36 r.

trudnych warunkach konkurencji z obcymi flotami w Gdyni doprowadziło do powstania dziś już 17 regularnych linii żeglugowych, dających kapitalne połączenie portu gdyńskiego z portami świata o charakterze polskim, narodowym. Linie te ogółem zaoszczędzą w r. 1936 gospodarstwu narodowemu wydatku na frachty morskie na obcych statkach w kwocie 30 miln. złotych, co w naszym bilansie płatniczym stanowi sumę bardzo poważną. Jednocześnie polska flota handlowa dzięki inicjatywie państwowej doprowadziła do tego stanu rzeczy, że blisko 10 % całkowitego obrotu zamorskiego Polski odbywa się obecnie na statkach polskich. Rzecz prosta, że przy braku inwestycji żeglugowych i taboru, jaki obecnie się odczuwa, szczupła nasza flota handlowa, licząca zaledwie niecałe 100 tys. TRB. nie może w szerszym zakresie obsługiwać naszego handlu zamorskiego i trudno mieć o to pretensje, że 90 % towarów w tych warunkach jest transportowanych dotychczas na statkach obcych.

Zmienić ten stan rzeczy może jedynie dalsza rozbudowa naszej floty handlowej, a szczególnie prywatnej, do czego akcja pionierska państwa przygotowała należyty grunt. Gdy mowa o państwowych przedsiębiorstwach żeglugowych wydaje się nielogicznym łączenie pojęć o przywilejach z pojęciami łatwych zysków, jakie zdobywają te przedsiębiorstwa — poza bowiem firmą ,,Polskarob", która wozi w dużej mierze węgiel koncernu ,,Robur I" — inne przedsiębiorstwa żeglugowe związane są gospodarką i ogólnymi interesami gospodarczymi państwa, dla celów których zostały powołane do życia. Co się tyczy żeglugi trampowej polskiej, to istotnie jest ona za mała dla naszych potrzeb, lecz pochodzi to nie z żadnego niedołęstwa lecz poprostu ze zbyt małej ilości posiadanych statków, stojącej w wyraźnej dysproporcji z rozwojem portu.

W Gdyni jak w każdym międzynarodowym porcie pracuje wiele starych, światowych, znakomicie sprawnych firm cudzoziemskich, z którymi firmy polskie zmuszone są nader silnie konkurować zarówno w dziedzinie opłat za usługi w maklerstwie i spedycji, jak też i w dziedzinie sprawności w oddawaniu tych usług. Klient zaplecza, jak dotychczas, kieruje się tylko względami rzeczowymi i wybiera zawsze w Gdyni firmę tańszą i lepszą. Jeśli zważymy że na tym polu zawodów portowych gospodarstwo polskie stawia pierwsze kroki — łatwo domyślimy się w jakich ciężkich warunkach wypada pracować. Wzajemna konkurencja firm gdyńskich obniża stawki za usługi portowe do minimum, często poniżej granicy zdrowej rentowności. Ta niezwykle trudna i w ciężkich warunkach prowadzona praca zasługuje w pierwszej mierze na uznanie, a nie na lekkomyślne pomawianie o ,,politykę łatwych zysków" wskutek ,,przywilejów i koncesji".

Zagadnienie gospodarstwa morskiego stanowi dziś zbyt doniosły czynnik w naszej polityce gospodarczej, aby można było ryzykować stwarzanie stanu, w którym opinia społeczna mogłaby być w tej dziedzinie nie dość dokładnie informowana.

Zapoczątkowanie prac nad urządzeniem portu w Tel-Aviv

WOBEC trudności jakie powstały wskutek strajku arabskiego w Palestynie przy przewozie towarów między Tel-Aviv a portami w Jaffie i Haiffie, postanowili interesanci żydowscy dążyć do uniezależnienia się przez stworzenie możliwości dokonywania przeładunku w Tel-Aviv. W tym celu wybudowano na nabrzeżu pomost przeładunkowy, sięgający na 200 m w morze. Na tym pomoście położono tory kolejki wąskotorowej i urządzono dźwigi elektryczne, co umożliwia od listopada b. r. przeładunek kilkuset ton towaru dziennie. Od 19 maja do końca września b. r. przeładowano w Tel Aviv następujące ilości towarów:

Miesiąc	Ilość dni przeładunku	Ilość statków	Wyładowano t	Załadowano t	Razem t
maj	8	2	847	5	852
czerwiec	11	3	788	19	807
lipiec	21	15	4.594	149	4.743
sierpień	17	18	2.026	155	2.181
wrzesień	23	19	4.708	188	4.896

Przeładowywano przeważnie środki spożywcze, deszczułki na skrzynki owocowe, sztuczne nawozy, cement i nieco węgla. Przeładunek wykonywa się w ten sposób, że statki stoją na redzie w odległości 800 — 1.200 m, a przeładunek odbywa się za pośrednictwem barek, co uwidaczniają załączone zdjęcia.

Mimo zakończenia strajku arabskiego w połowie października r.b., myśl urządzenia portu w Tel-Aviv nie została porzucona, przeciwnie, studiuje się trzy projekty wybagrowania basenu portowego w Tel-Aviv. Projekt znawcy budowy portów Armstronga z Aleksandrii wykorzystania do tego celu ujścia rzeki Jarkonu — uznany został za nie celowy, drugi projekt inżyniera Burtona, kierującego rozbudową portu w Haiffie, przewiduje urządzenie basenu o 300 m na południe od ujścia Jarkonu i uzyskał już zatwierdzenie. Ze względu jednak na pewne obawy, podnoszone co do wyboru miejsca na basen, podczas gdy o 100 m dalej na południe głębokość morza przedstawia się korzystniej, poruczono pewnemu holenderskiemu znawcy wypowiedzenie się w tej sprawie. Podczas gdy rząd mandatowy palestyński uważałby dokonywanie przeładunku w Tel-Aviv za prowizorium, które powinno ustać



Tel-Aviv. Załadunek pierwszego transportu cytrusów do Gdyni na m/s „Erland"

wobec udostępnienia Jaffy dla żydowskich interesantów z Tel Aviv, ci ostatni nie myślą zrezygnować ze zdobycia możności dokonywania przeładunku w Tel-Aviv, a dążą z energią do utrwalenia swej zdobyczy, z czym liczyć się też muszą i linie żeglugowe, obsługujące komunikację z Palestyną, gdyż 80% importu przez port w Jaffie przeznaczone jest dla Tel-Aviv.

Załączone zdjęcia przedstawiają przeładunek pomarańcz w Tel-Aviv na statek „Erland" linii regularnej Svenska Orient Linien z przeznaczeniem do Gdyni.

B. K.

Polskie rybołówstwo morskie i możliwości jego rozwoju

RYBOŁÓWSTWO morskie stanowi w Polsce dziedzinę gospodarczą dotychczas jeszcze nie wykorzystaną. Może ona w gospodarstwie narodowym Polski odegrać dość poważną rolę, jeśli tylko dalszy jej rozwój pójdzie we właściwym kierunku. Wprawdzie praca na tym odcinku postępuje z każdym rokiem i, mimo ogólnej dekoniunktury, daje coraz większe wyniki, to jednak granica nasycenia leży jeszcze daleko od osiągniętych pod tym względem rezultatów.

Ażeby należycie ocenić znaczenie rybołówstwa morskiego i wysunąć stąd pewne konkretne wnioski, co do kierunku, w jakim ma się ono posuwać, by z czasem dojść do osiągnięcia maksimum wykorzystania dostępu do morza, nie będzie rzeczą zbędną pobieżnie choćby przeanalizować osiągnięte w tej dziedzinie rezultaty. Należy przy tym zaznaczyć, że dotychczasowy stan rybołówstwa morskiego, poza osiągniętymi wynikami co do ilości i wartości połowów, daje również szkic kierunku, w jakim ma się ono posuwać.

Polskie rybołówstwo morskie można dziś podzielić na trzy grupy, a mianowicie:

1) rybołówstwo przybrzeżne,

2) rybołówstwo dalsze (na Bałtyku),

3) rybołówstwo dalekomorskie (na Morzu Północnym).

Każda z tych grup połowów różni się w pierwszym rzędzie miejscem (terenem) połowów, a ponadto gatunkiem poławianych ryb, wreszcie techniką łowienia oraz środkami służącymi do połowów. Rzecz jasna, że im większa jest odległość do terenów łowienia, tym trudniejsza i bardziej skomplikowana pod względem wyposażenia rybackiego jest sztuka łowienia i tym większej wymaga ze strony rybaków rutyny i doświadczenia.

POŁOWY PRZYBRZEŻNE.

Połowy przybrzeżne są bardziej zróżniczkowane co do gatunków łowionych ryb niż połowy dalekie na Bałtyku i Morzu Północnym. Składa się na to fakt, że tuż przy brzegu łowi się ryby zarówno morskie jak słodkowodne, a więc rzeczne. Różnorodność ryb morskich i słodkowodnych na wybrzeżu daje zajęcie rybakom prawie w ciągu całego roku z mniejszymi lub większymi rezultatami, zależnymi również od okresu łowu dla tego lub innego gatunku ryby.

Połowy przybrzeżne za okres ostatnich 15 lat przedstawiają się następująco: (w tonach)

Rok	łososie	szproty	płastugi	węgorze	śledzie	wątłusze	inne ryby	ogółem
1921	44	678	358	29	131	39	21	1.300
1922	226	1.712	910	78	606	136	51	3.719
1923	49	2.151	812	83	744	168	114	4.121
1924	72	1.011	401	119	710	51	25	2.389
1925	33	383	417	66	424	111	63	1.497
1926	97	183	629	74	638	120	71	1.812
1927	176	267	667	150	261	128	138	1.787
1928	224	550	802	122	254	205	164	2.321
1929	128	776	998	138	287	216	210	2.783
1930	81	1.454	917	106	260	148	153	3.119
1931	81	4.089	924	128	184	165	153	5.724
1932	86	5.433	765	108	233	381	178	7.184
1933	104	5.547	777	118	543	192	182	7.463
1934	68	7.448	731	140	641	147	183	9.358
1935	70	10.408	755	110	799	288	134	12.564

Powyższe zestawienie dowodzi, że o ile w latach 1921 — 1926 ogólne połowy ryb są niejednostajne co do ilości i wykazują to wzrost, to spadek, to w latach 1927 — 1935 obserwuje się stały, w pierwszych latach wolniejszy, w następnych szybszy, wzrost połowów, dochodzący w r. 1935 do liczby prawie 10-krotnie większej niż w r. 1921 i siedmiokrotnie większej w porównaniu z r. 1927, jako daty zwrotnej w połowach ryb in plus.

O ile pierwszy analizowany okres przypada na czas organizowania się rybołówstwa i stanowi rezultat do pewnego stopnia przygodny, o tyle okres



Gdynia. Przeładunek ze statku transformatorów elektrycznych z Anglii dla warszawskiego węzła kolejowego.

drugi cechuje pewna stabilizacja organizacyjna i pewien system już planowy.

W połowach przybrzeżnych, mimo rozmaitości gatunków, dominującą rolę odgrywają szproty. Połów szprotów np. w r. 1935 stanowi prawie 83% połowów. Ilość pozostałych gatunków waha się w granicach od 0,5 — 6,3 %.

Przewaga szprotów w połowach nie jest rzeczą przypadkową, lecz rezultatem nastawienia rybołówstwa przybrzeżnego, spowodowanego postrzebą dostarczenia tego surowca dla potrzeb rynku krajowego i rozwijającego się na terenie Gdyni przemysłu rybnego.

Wartość przybrzeżnych połowów ryb nie idzie w parze ze wzrostem ilościowym, obserwuje się tu wyraźną dysproporcję, co tłumaczy się nie tylko spadkiem cen na skutek zwiększonej podaży,lecz i niekorzystną pasą koniunkturalną. Dysproporcje te ilustruje następujące porównanie:

W r.1927 złowiono ogółem 1.787 t wartości 2.650.952 zł, a w r. 1935 złowiono ogółem 12.564 t wartości 2.119.925 zł.

Z powyższego porównania wynika, że wartość przeciętnej tony ryb wynosiła z połowów w r. 1927 zł 1.484, —, a z połowów w r. 1935 zaledwie zł 169. — Zatem, podczas gdy ilościowo połowy w r. 1935 zwiększyły się w porównaniu z r. 1927 siedmiokrotnie, to wartość przeciętna tony połowów spadła prawie ośmiokrotnie. Tego rodzaju sytuacja w rybołówstwie przybrzeżnym jest ekonomicznie bardziej pożądana, niż gdyby miało być odwrotnie. Wprawdzie rybacy za poniesione trudy i wydatki otrzymują mniejszą rekompensatę, lecz zato zwiększone rezultaty połowów przyczyniają się: do: 1) zmniejszenia importu surowca i gotowych fabrykatów rybnych, 2) dostarczają surowca przemysłowi rybnemu w Gdyni i na wybrzeżu w celu przeróbki i osiągnięcia społecznie większego dochodu, 3) dają bodźca do intensywniejszej pracy na tym polu.

Rejonem połowów przybrzeżnych są wody przybrzeżne, gdzie zarysowują się wyraźnie pewne obwody względnie miejsca połowów. Obwody te stanowią swego rodzaju bazy dla rozwoju rybołówstwa przybrzeżnego, skupiające się koło — portów rybackich, jako ośrodków rozwoju rybołówstwa. W rybołówstwie przybrzeżnym pierwsze miejsce zajmuje cypel Mierzei Helskiej z portem helskim, drugie — miejscowości na półwyspie od Jastarni po Wielką Wieś, na razie w oparciu o port rybacki w Jastarni a w niedalekiej przyszłości o port rybacki w Wielkiej Wsi, trzecie — Gdynia, Kolibki i Orłowo Morskie, mające swą bazę w porcie gdyńskim, wreszcie ostatnie dwa co do znaczenia obwody rybackie stanowią miejscowości, położone nad otwartym morzem od Chłapowa w kierunku zachodnim aż po Dębki i nad Zatoką Pucką, począwszy od Pucka aż po Oksywie i Obłuże.

POŁOWY DALSZE (NA BAŁTYKU).

Wprawdzie połowy na Bałtyku rozpoczęto w r. 1929 kutrami Morskiego Instytutu Rybackiego, to jednak nie odgrywały one większej roli dopóki nie zaopatrzono rybaków w większe kutry, nadające się do tego rodzaju pracy. Dopiero r. 1933 słuszniej można uważać za datę właściwego rozpoczęcia połowów na Bałtyku. Od tego bowiem czasu datuje się wyraźna tendencja do ekspansji w kierunku stworzenia silniejszych podstaw dla rozwoju rybołówstwa morskiego w postaci nowych terenów łowu. Podstawą rybołówstwa na Bałtyku są płastugi i wątłusze (dorsze). Dotychczasowe wyniki tych połowów daje następujące zestawienie:

Rok	płastugi		wątłusze		inne ryby		Ogółem:	
	ilość w t.	wartość w zł.	ilość w t.	wartość w zł.	ilość w t.	wartość w zł.	ilość w t.	wartość w zł.
1933	94.1	25.821	72.2	18.985	—	—	166.3	44.806
1934	104.4	30.195	388.4	80.589	—	—	492.8	110.784
1935	87.4	26.038	222.7	43.701	1.2	575	311.2	70.314

Połowy na Bałtyku za ostatnie dwa lata w porównaniu z rokiem rozpoczęcia połowów t. j. r. 1933 wykazują przeciętny wzrost więcej niż dwukrotny. Należy przy tym zaznaczyć, że spadek połowów w r. 1935 w porównaniu do lat poprzednich wywołany został ograniczeniem wyjazdów rybaków na skutek przepełnienia w tym czasie gdyńskiej chłodni rybnej towarem importowym oraz brakiem urządzeń technicznych do szybkiego zamrażania. Pod względem wartości połowy te dają lepsze wyniki niż połowy przybrzeżne. Podczas gdy wartość ryb z połowów przybrzeżnych w r. 1935 wynosiła zł 169 przeciętnie za 1 tonę, to wartość przeciętnej tony z połowów bałtyckich osiągnęła sumę zł 225 za tonę.

POŁOWY DALEKOMORSKIE (NA MORZU PÓŁNOCNYM).

Połowy na Morzu Północnym datują się od r. 1931. Stanowią one właściwie połów śledzi, przy pomocy lugrów śledziowych, zakupionych w tym celu przez powstałe ad hoc towarzystwo polsko-holenderskie ,,Mopol" — Morze Północne S. A. W roku 1933 dla połowu śledzi powstaje drugie towarzystwo również polsko-holenderskie ,,Mewa", które zajmuje się nim po dziś dzień. (f. ,,Mopol" zaprzestała swej działalności w r. 1934).

Dotychczasowe wyniki połowów śledzi na wodach Morza Północnego przedstawiają się następująco:

Rok	Ilość ton	Wartość w zł.
1931	1.320	845.000
1932	1.879	1.159.000
1933	6.341	2.853.472
1934	4.652	1.750.096
1935	4.241	1.241.535

Jak wynika z powyższego połowy śledzi w ostatnich dwuch latach wykazują przeciętnie w porównaniu do r. 1931 wzrost prawie trzykrotny, natomiast w zestawieniu z r. 1933 — niewielki spadek. Obniżyła się również jako objaw powszechny wartość połowów.

Z ogólnego przeglądu rezultatów połowów wynika jasno, że przyszłość polskiego rybołówstwa morskiego zależna jest od dalszego rozwoju każdej z omówionych grup rybołówstwa.



Gdynia. Wyładunek cukru z barek wiślanych do magazynu Nr 2 przy nabrzeżu Rotterdamskim.

SZWECJA

Nowy kierunek szwedzkiej polityki żeglugowej

ROK 1936 zmusił Szwecję do całego szeregu postanowień w dziedzinie polityki żeglugowej. Zarysowała się przy tym wyraźna zmiana kursu wbrew dotychczasowej tradycji. Kryzys żeglugi światowej odbił się specjalnie dotkliwie na szwedzkich interesach żeglugowych, gdyż nowo powstające floty handlowe państw bałtyckich — w pierwszym rzędzie Polski — stały się groźną konkurencją dla żeglugi szwedzkiej. Nadto, konkurencja państw skandynawskich, a przede wszystkim Finlandii, dała się Szwecji silnie we znaki. O rozwoju floty państw skandynawskich oraz Finlandii mówią następujące cyfry statystyczne:

flota handlowa w 1000 ton. rej. brutto:

	Szwecji	Norw.	Danii	Finl.
w dniu 1.I. 1932	1706	4111	1184	3331
przyrost wzgl. ubytek do dnia 31.12.1935.	—179	—133	—66	—134

Do depresji w żegludze szwedzkiej przyczyniła się zwłaszcza przestarzałość jej tonażu, co ilustruje następująca tabela:

wiek floty handlowej 1935/36 (w %%):

	Szwecja	Dania	Norwegia	Niemcy
wiek od 0 do 9-u lat	23	47	32	32
,, ,, 10 do 24 lat	44	42	53	57
,, ,, 24 lat wzwyż	33	11	15	11

Dotychczasowa walka armatorów szwedzkich z kryzysem żeglugowym prowadzona była wyłącznie w drodze samopomocy. Dopiero brytyjska polityka subwencjonowania żeglugi skierowała również i Szwecję na drogę protekcjonalizmu państwowego. Co prawda, ostatnie polepszenie się rynków frachtowych spowodowało, iż całkowite przejście do systemu subwencjonowania żeglugi zostało w ostatniej chwili zaniechane, jednakże wydany został cały szereg rozporządzeń, które w swoim założeniu oznaczają całkowity odwrót od dotychczasowego liberalnego kierunku w polityce żeglugowej Szwecji, poza tym przedsiębiorstwom armatorskim przyznane zostały fundusze pomocnicze. W związku z wprowadzeniem nowego systemu do polityki żeglugowej należy również zanotować obowiązującą obecnie w Szwecji ciekawą ustawę — wprowadzoną za przykładem Norwegii — która, celem podniesienia konkurencyjności floty szwedzkiej, zabrania zakupu statków zagranicznych, których wiek przekracza 20 lat.

Nowy duży statek na linii Szwecja—Ameryka

SVENSKA — Amerika Linie w Göteborgu powierzyła „Cantieri Riuniti dell Adriatico" w Trieście budowę nowego statku przeznaczonego na linię pasażerską Szwecja — Ameryka. Koszt budowy ma wynosić 24 miln. koron. Prawdopodobnie część tej sumy będzie pokryta szwedzkimi towarami, między innymi maszynami i t. d. Statek pojemności 28 tys. ton będzie posiadał 10 pokładów, między innymi oddzielne pokłady dla kąpieli słonecznych, sportów, pokład spacerowy i w ogóle ma być ostatnim słowem techniki i komfortu. Przeznaczony jest na przewóz 1.350 osób przy podróżach transatlantyckich, a na 640 pasażerów przy podróżach turystycznych. Szybkość wynosić ma 19 węzłów.

Ruch statków w portach Szwecji

W CIĄGU trzech kwartałów r. b. ruch statków wykazuje na wejściu 28.832 jednostek pojemn. 16.214 tys. TRN., w tym 6.903 tys. TRN. pod flagą szwedzką. Wzrost w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego wynosi 2.152 jednostki; tonażu — 1.662 tys. TRN. Udział flagi polskiej na wejściu: 134 jednostki pojemności 215 tys. TRN.

Nowe przepisy dla oficerów marynarki szwedzkiej

NOWE przepisy dla oficerów szwedzkiej marynarki obowiązują od 1 stycznia 1937 r. Do najważniejszych należy przepis według którego oficerowie marynarki wojennej muszą odbywać praktyki na statkach handlowych i mogą dowodzić statkami handlowymi.

Wzrost wskaźnika frachtów szwedzkich

PRZYJMUJĄC frachty roku 1913 za 100, obserwujemy najwyższy stan frachtów w 1926 r. wyrażający się liczbą 151, po czym następuje ciągły spadek do 1933 r., kiedy wskaźnik wynosił tylko 101. W latach następnych widzimy stały wzrost wskaźnika 103 i 102; od lutego do lipca 1936 r. wskaźnik nie przekracza 109; natomiast w następnych miesiącach zaczyna się wzrost coraz silniejszy, tak że w październiku dochodzi do 123.

Problem zaspokojenia pretensyj wierzycieli T-wa Kreuger-Toll

JEDNO z gospodarczych pism szwedzkich poczyniło obliczenia, dotyczące prawdopodobnej wysokości sum, które dostaną nieuprzywilejowani wierzyciele upadłego koncernu Kreuger-Toll. Pismo oblicza aktywa na około 90 miln. koron, zaznacza jednak, że bliższe określenie nieuprzywilejowanych wierzytelności jest utrudnione do chwili decyzji, którą ma powziąć sąd najwyższy w sprawie kursu przerachowania dolara.

Pismo sądzi, że pretensje wierzycieli nieuprzywilejowanych zostaną pokryte w wysokości nie niżej 22% i nie wyżej 32,5%. Pierwsza wypłata na poczet tych pretensji wyniesie prawdopodobnie 10% i nastąpi na początku 1937 r., przy czym w tym samym roku należy się spodziewać dalszej wypłaty.

Handel Szwecji z krajami zamorskimi

W SZWEDZKIM eksporcie udział Europy jest największy i wyraża się cyfrą 75,5% za r. 1935. W porównaniu z latami poprzednimi obserwujemy stały spadek tego udziału, mianowicie w r. 1929 eksport do Europy wynosił 77,7%, a w r. 1913 — 87,9%. Jest to wynikiem przesunięć w handlu zagranicznym Szwecji, wyrażających się zwiększeniem eksportu do Ameryki Północnej — w 1935 r. — 12,7% (r. 1913 — 4,4%, r. 1929—11,4%) i Azji, — r. 1935 — 5% (r. 1913 — 2,5%, r. 1929 — 3,2%). W imporcie do Szwecji największe cyfry wykazuje Europa — 79,9%, następne miejsce zajmuje Ameryka Półn. — 13%. W porównaniu z latami poprzednimi import z Europy w 1935 r. wykazuje zwyżkę; bo w roku 1929 import wynosił tylko 77,2%, nie dosięgnął jednak stanu z 1913 r. — 85%. Zmiany w imporcie z Europy mają swoje źródło w fluktuacji importu z obu Ameryk. Gdy w r. 1913 import z obu Ameryk wynosił 13,5%, to w r. 1929 wzrósł do 19,4%, zaś w 1935 r. spadł do 17,7%, jednak jak widzimy wykazuje nadwyżkę w porównaniu z 1913 rokiem, co świadczy o ustaleniu się stosunków wymiennych szwedzko-amerykańskich.

Handel zagraniczny Szwecji

W CIĄGU 3 kwartałów r. b. handel zagraniczny Szwecji wynosił w przywozie 1.156 miljn. kor., a w wywozie 1.065 miljn. kor. i wykazuje w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego wzrost w przywozie o 121 miljn. kor., a w wywozie — o 147 miljn. kor. Udział Polski w ciągu 3 kwartałów roku bieżącego wyraża się w przywozie sumą 42 miljn. kor., w tym węgiel — 30 miljn. kor., w wywozie zaś — 12 miljn. kor., w tym metale nieszlachetne 3.749 tys. kor.; maszyny i aparaty — 2.306 tys. kor. Udział Polski w trzecim kwartale r. b. wynosił w przywozie 14,8 miljn. kor., co stanowi 3,7% ogólnej sumy przywozu, a w wywozie 4,6 miljn. kor. czyli 1,1% ogólnej sumy wywozu szwedzkiego.

FINLANDIA

Podwyższenie płac marynarzy fińskich

OD 1 MARCA 1937 r. płace marynarzy fińskich mają być podwyższone o 8—10%. Dotychczasowa taryfa płac ustalona została w roku 1933 i podwyższona w lutym 1936 r. o 5%. Nowa podwyżka płac motywowana jest polepszeniem się rynku frachtowego.

Nowy statek fiński

FIŃSCY armatorzy zakupili parowiec „GRANHEIM" 3.000 ton d. w. Jest on według statystyki Abo Underrättelser 41 statkiem zakupionym w tym roku. Tonaż floty handlowej powiększył się w tym roku o 115 tys. ton. Jest to znaczna nadwyżka w porównaniu z rokiem poprzednim, w którym zwiększono flotę o 24 statki—72 tys. ton.

Fińskie ryby do Polski

FIŃSCY eksporterzy ryb złączyli się obecnie w jedną spółdzielnię eksportową pod nazwą „FINSKA FISKEX-PORTANDELSLAG m. b. t. SUOMEN KALANVIENTI-OSUUSKAUPPA O. Y." w celu zwiększenia wywozu ryb do krajów nie skandynawskich. Podobno do założenia nowej spółdzielni przyczyniło się to, że Polska przyznała Finlandii poważne wwozowe kontyngenty ryb i że wobec tego ze względów technicznych współpraca eksporterów okazała się konieczną.

Premiowanie eksportu w Finlandii

PREMIE eksportowe przy wywozie masła, sera i jaj z Finlandii zostały ostatnio podwyższone. Zmiany te mogą mieć ujemny wpływ na kształtowanie się eksportu tych artykułów pochodzenia polskiego na rynkach zagranicznych. Należy jednak zaznaczyć, że premie te nie dotyczą eksportu sera fińskiego do Stanów Zjednoczonych.

ESTONIA

Przerwane rokowania clearingowe estońsko-łotewskie

W związku z obniżeniem kursu łata prowadzone były w Rydze rokowania clearingowe estońsko-łotewskie. Pertraktacje te zostały przerwane i delegacja estońska wyjechała do Tallina po nowe instrukcje.

Otwarcie portu Jełgawy dla żeglugi morskiej

PO raz pierwszy od 250 lat zawinął do Jełgawy morski statek. Wznowienie żeglugi morskiej zawdzięczać należy przeprowadzonym robotom bagrowym rzeki Lielupy.

Popieranie żeglugi estońskiej

DEKRETEM prezydenta Estonii wprowadzono nowe zarządzenia o popieraniu żeglugi krajowej. Przede wszystkim gwarancję państwa przy budowie lub kupnie statków handlowych powiększono z 1,8 na 2,5 miln. koron; subwencję dla żeglugi podwyższono z 200 na 250 tys. kor.; na budowę statków drzewo z lasów państwowych będzie sprzedawane po zniżonych cenach.

Estońska żegluga w 1936 r.

ESTOŃSKA flota handlowa zwiększyła się w tym roku o 17 statków pojemn. 18.272 ton brutto. Obrót w portach w ciągu pierwszych 8 miesięcy był o 2% mniejszy niż w tymże okresie roku poprzedniego. Wpłynął na to spadek wywozu drzewa.

DANIA

Duński handel zagraniczny

ZA 10 MIESIĘCY r. b. handel zagraniczny zwiększył się w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego i wykazuje w przywozie 1,205 miln. kor. (1.107), a w wywozie 1.151 miln. kor. (1.050). Udział Polski wyraża się drobnymi stosunkowo sumami: w przywozie 22,721 tys. kor. (21.652) i w wywozie 6.258 tys. kor. (6.686). Wynika z nich że przywóz polskich towarów zwiększa się, a wywóz do Polski spada w porównaniu z rokiem ubiegłym. W przywozie polskich towarów pierwsze miejsce zajmuje zboże i strączkowe—11.132 tys. kor. (8.474), następnie opał pochodzenia mineralnego (węgiel) — 4.602 tys. kor. (5.881) i paaza 2.866 tys. kor. (2.210). Do Polski wywiozła Dania najwięcej towarów pod ogólną nazwą: tłuszcze, oleje i podobne — 1.697 tys. kor. (1.722); powozy i podobne; maszyny, instrumenty— 1.461 tys. kor. (31.725); surowe żelazo lub zgrubsza obrobiony -1.037 tys. kor. (1.011).

Opłaty portowe w Danii

OD 1 KWIETNIA 1937 r. będą obowiązywały nowe opłaty portowe w prowincjonalnych portach duńskich.

Ceny na Łotwie

INSPEKTOR cen oświadczył przedstawicielom prasy, że w okresie 6 tygodni od obniżenia łata nastąpiło uspokojenie nerwowych nastrojów społeczeństwa łotewskiego. Ogólny poziom cen na Łotwie nie wykazuje zmian zwyżkowych. Duże stosunkowo wahania zanotowano na rynku materiałów leśnych.

Korzystna koniunktura w żegludze światowej

OŻYWIENIE handlu towarowego oraz wzrost stawek frachtowych morskich przyczyniły się do polepszenia sytuacji w żegludze światowej. Mimo to jednak sfery zainteresowane domagają się nadal wydatnego subwencjonowania armatorów, przy czym żądania te spotykają się, jak n. p. w Anglii, ze zrozumieniem rządu, a to w związku z ogólnymi zbrojeniami światowymi. Jak wykazał lord Lloyd na jednym z ostatnich posiedzeń Izby Lordów, rząd angielski zawiódł w ciągu ostatnich 20-u lat w dziedzinie żeglugi, na skutek czego udział floty angielskiej w tonażu światowym zmalał od 50% na początku stulecia i 41,6% w r. 1914 do 26% w chwili obecnej. Od roku 1931-go zanik tonażu angielskiego był dwa razy większy aniżeli zanik tonażu ogólno-światowego w tym samym czasie.

Rząd angielski zamierza obecnie przyjść z wydajną pomocą swoim armatorom, co nie oznacza jednak zapoczątkowania systemu protekcyjnego, czego dowodem jest n. p. fakt, że subwencje dla angielskiej żeglugi trampowej nie zostaną przedłużone poza rok 1937. Pomoc państwowa natomiast wyrażać się będzie w obronie żeglugi angielskiej przed konkurencją floty handlowej państw obcych. Z subwencyj rządowych korzystać ma w pierwszym rzędzie żegluga regularna. Należy podkreślić, iż udział żeglugi brytyjskiej w bilansie płatniczym państwa, wynoszący przed kilkoma laty około 200 milionów funtów angielskich, spadł obecnie do 70 milionów. Nie jest wykluczone, że celem przyjścia z pomocą swojej żegludze Anglia wykorzysta atrakcyjność angielskiego rynku zbytu, zmuszając państwa eksportowe do posługiwania się angielskim tonażem. W ten sposób uniknęłoby się sytuacji, jaka wytworzyła się n. p. w angielskim imporcie drzewa w pierwszej połowie 1936 roku, kiedy ani jeden z 85-u statków załadowanych w Rosji nie szedł pod banderą angielską, mimo, że eksport rosyjski nie posługiwał się bynajmniej wyłącznie własną flotą.

System subwencjonowania żeglugi istnieje i utrzymywany jest również i w innych państwach, a to pomimo dobrej koniunktury w żegludze, zwłaszcza trampowej, której stan obecny dorównywuje wg. wykazu brytyjskiej Izby Żeglugowej stanowi w roku 1929, uważanemu dotąd za najlepszy w ciągu ostatniego dziesięciolecia. Jednakże, międzynarodowe koła żeglugowe uważają obecną wysoką koniunkturę żeglugi trampowej za przejściową, a sytuacja żeglugi liniowej przedstawia się znacznie gorzej. Z tego też powodu nawet te państwa, które przeprowadziły ostatnio dewaluację, nie zaniechały dalszego subwencjonowania żeglugi, chociaż odpadła już konieczność wyrównania różnicy walutowej w stosunku do tonażu konkurencyjnego; zarówno Francja jak Holandia i Włochy zachowały nadal system subwencjonowania żeglugi.

Jednak wobec licznych zastrzeżeń co do słuszności omawianego systemu, zwłaszcza wobec obecnej korzystnej koniunktury żeglugowej, wyłania się projekt zastąpienia systemu subwencyjnego — protekcjonizmem handlowym; tak n. p. w Nowej Zelandii opracowany został projekt ustawy, zabraniającej przewozu towarów i pasażerów do Australii statkami nie brytyjskimi; ustawa ta skierowana jest przede wszystkim przeciwko tonażowi obcemu, korzystającemu z subwencyj i t. p. udogodnień swoich rządów.

Wzrost cen starego tonażu

OSTATNIO zanotować należy ponowny wzrost obrotów w handlu starym tonażem przy przeważnie stałych cenach. Tak n. p. przy sprzedaży starego angielskiego statku „Clan Keith" (wiek 22 lata) o 5.712 ton. osiągnięto cenę Ł. 23.000; 11-o letni statek „Anglo-Indian" sprzedany został za Ł. 50.000; statek „Malatian" (wiek 22 lata) przeszedł w ręce włoskie za cenę Ł. 10.000, a nawet jeden ze statków estońskich, liczący 36 lat, został zakupiony za cenę Ł. 5.000. Wzrost cen nawet na starszy tonaż tłumaczy się obecną wyjątkową koniunkturą frachtową na międzynarodowym rynku trampowym.

Wzrost zatrudnienia wielkich portów kontynentu europejskiego

JAK wynika z zestawień Handlowego Urzędu Statystycznego w Hamburgu, nastąpił w roku bieżącym w stosunku do roku ub. znaczny wzrost ruchu statków i przeładunku towarów w 4-ch wielkich portach kontynentu. Główne zyski przypadły w udziale portowi rotterdamskiemu, a to z jednej strony z powodu strajku robotników portowych w Antwerpii w czerwcu r. b., z drugiej zaś dzięki obniżce taryf, wprowadzonej jeszcze przed dewaluacją, przy czym należy się liczyć, iż obecne obniżenie kursu florena holenderskiego przyczyni się do dalszego wzmożenia pracy portu w Rotterdamie.

Specjalne korzyści oddało portowi rotterdamskiemu zaplecze niemieckie. Na znacznym wzroście przeładunku niemieckich towarów masowych skorzystał zwłaszcza port rotterdamski. O tym, w jak znacznym stopniu zamorski handel Niemiec zatrudnił w bieżącym roku port rotterdamski, świadczy wymownie fakt, że 62% całkowitego przeładunku wejściowego i 78% wyjściowego stanowiły towary będące obiektem tranzytu niemieckiego.

Jak wynika z poniżej podanej tabeli, tegoroczny wzrost przeładunku obu głównych portów niemieckich, t. zn. Bremy i Hamburga, znacznie niedorównywa wynikom osiągniętym przez port rotterdamski: (w milionach ton)

	1936	1935	1934	1933
	(od stycznia do września)			
Hamburg	16,2	14,5	14,6	14,5
Antwerpia	16,7	14,9	13,7	12,8
Rotterdam	23,2	19,7	19,1	15,9
Brema	5,1	4,8	4,4	3,2
	bez węgla i rudy			
Hamburg	13,5	12,0	12,4	12,4
Antwerpia	13,1	12,2	11,7	11,0
Rotterdam	10,5	9,1	10,1	9,2
Brema	3,8	3,5	3,3	2,8

Jednakże, jak wynika z powyższych cyfr, po wyeliminowaniu towarów masowych, czołowe miejsce w przeładunku 4-ch wspomnianych portów zajmuje port hamburski.



Gdynia. Nowowybudowany elewator zbożowy.



I KRONIKA MIEJSKA

OD WYDAWNICTWA

Wszystkim naszym Szanownym Prenumeratorom i Czytelnikom Serdeczne Życzenia Świąteczne i Noworoczne składa Redakcja i Administracja Wiadomości Portu Gdyńskiego.

● OLBRZYMI OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE.

Obroty towarowe portu gdyńskiego w listopadzie r. b. przedstawiały się następująco (w tonach — w nawiasie dane za październik r. b.): ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym — 746,794,4 (733,675,7); na obrót zamorski przypada 721,051,9 (721,087,6); w obrocie zamorskim wyładunek wyniósł 160,454,9 (119,105,4), na załadunek zaś przypadło 563,597 (601,983,2); obrót z W. M. Gdańskiem wyniósł 3,375,1 (1,661,3), obrót zaś drogą wodną z wnętrzem kraju 19,367,4 (10,986,8); z obrotu z Gdańskiem na przywóz przypadło 2,697,2 (296,3), na wywóz zaś 677,9 (1,305); z obrotu z wnętrzem kraju na przywóz przypadło 10,707,5, na wywóz zaś 8,659,9.

Jak widać z tych liczb, obrót towarowy portu gdyńskiego w listopadzie r. b. osiągnął wyjątkowo wysoką liczbę. Na uwagę zasługuje poważny wzrost przywozu w porównaniu z poprzednim miesiącem; jak się wydaje, jest to jedna z najwyższych, albo nawet najwyższa liczba przywozu, notowana dotychczas w obrotach portu gdyńskiego.

● OŻYWIENIE RUCHU PORTOWEGO W GDYNI.

W uzupełnieniu sprawozdania o ruchu towarowym w porcie gdyńskim w listopadzie r. b., który okazał się jednym z największych dotychczas notowanych, zaznaczyć należy, że ożywienie ujawniło się również w ruchu statków. W listopadzie r. b. przyszło bowiem do portu gdyńskiego 471 statków (w październiku 425) o poj. 449,767 trn. (417.223 trn.), wyszło zaś 446 statków (442) o poj. 432.444 trn. (432.412 trn.).

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w listopadzie wyniósł 954,9 trn. (981,6 trn. w październiku). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 51 (40); średni postój statku wyniósł 53 godziny (52,7).

Bandera polska zajęła drugie miejsce za Szwecją, a przed Niemcami, Danią, Norwegią, Anglią, St. Zjednoczonymi i t. d.

Ruch pasażerski, jak zwykle w tym okresie roku, był nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 294 osób (w październiku 446), wyjechało zaś 1.491 (2.144).

● GOŚCIE GDYNI.

W dniu 10.XII bawili w Gdyni przedstawiciele portu rotterdamskiego m. in. dr. K. F. James, sekretarz generalny Zarządu Portu oraz inż. Beaufort i Edgar Driebeek. Goście zwiedzili miasto oraz port i jego urządzenia, po czym odjechali do Gdańska.

● DEKORACJA KAPITANA S/S BALTROWER.

Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski w obecności konsula brytyjskiego p. Jeffrey'a oraz dyrektora oddziału gdyńskiego linii United Baltic Corporation p. Hazella udekorował w imieniu p. ministra Przemysłu i Handlu złotym krzyżem zasługi p. Ruperta H. Walley'a, kapitana statku „Baltrower", utrzymującego stałą komunikację między Gdynią i Londynem.

● ODCZYT O GDYNI W ROTTERDAMIE.

Z inicjatywy prezesa Rotterdamskiej Izby Handlowej dr. Engelbrechta odbył się w auli Wyższej Szkoły Handlowej w Rotterdamie odczyt profesora Boermanna o porcie gdyńskim. Odczyt zgromadził czołowe osobistości m. Rotterdamu ze sfer żeglugowych, portowych, handlowych, przemysłowych i bankowych. W czasie odczytu wyświetlony został film p. t. „Gdynia". Film ten wyświetlany będzie również w innych miastach Holandii.

● ZE ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

W tych dniach odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych. Prezesem Związku wybrano p. Zdzisława Żegestowskiego. Nowy zarząd przesłał do Urzędu Morskiego ramowy projekt organizacji, usprawniającej roboty przeładunkowe w porcie.

● Z KOMISJI MORSKIEJ IZBY PRZEM.-HANDL. W GDYNI.

Na ostatnim zebraniu komisji morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedyskutowano sprawę podziału referatów, mających wszechstronnie oświetlić program prac nad aktualnymi zagadnieniami żeglugowo-portowymi. Referaty te mają dotyczyć następujących spraw: organizacja przeładunku w porcie gdyńskim, organizacja i praca maklerstwa okrętowego w Gdyni, możliwości rozwoju żeglugi prywatnej, rynek frachtowy w Gdyni.

● „HANSA" O ŻEGLUDZE POLSKIEJ.

Hamburska „HANSA", poważne pismo poświęcone sprawom żeglugi, omawiając szybki rozwój jugosłowiańskich portów i żeglugi narodowej w ostatnich latach, podkreśla, że pod tym względem „Jugosławia jest takimże klasycznym przykładem na południu Europy, jakim jest Polska na Północnym Wschodzie.".

● NOWA LINIA OKRĘTOWA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu Linii Żeglugowej Gdynia—Ameryka nową linię okrętową, utrzymującą regularną komunikację między Gdynią a portami Zatoki Meksykańskiej. Na linii tej statki kursować będą w odstępach miesięcznych.

● NOWE AGENTURY ŻEGLUGOWE.

Firma brokerska i agenturowa „Rumme and Burton Ltd" w Gdyni pozyskała agenturę Port Line, Commonwealth and Do-

minion Line Ltd., obsługującej porty Australii jak Melbourne, Sydney, Newcastle, Hobart, Launceston i Brisbane oraz porty Nowej Zelandii. Na razie towary, idące z Gdyni, są przeładowywane w Hamburgu i Londynie.

● NOWE LINIE ŻEGLUGOWE.

Tow. Okrętowe Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe uruchamia nową regularną linię transatlantycką o charakterze wyłącznie towarowym z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej via Nowy York. Statki odwiedzać będą ważniejsze porty bawełniane jak Nowy Orlean, Galveston, Houston, oraz fakultatywnie przy dostatecznym ładunku L. Charles i Christi. Statki przywozić będą bawełnę dla polskiego przemysłu oraz częściowo złom i fosforyty. Wywozić zaś będzie się towary typowe dla naszego eksportu do Stanów Zj. i niektóre artykuły masowe do Zatoki Meksykańskiej jak słód, wytłoki, żelazo, cement, zboże itp.

Znaczenie tej linii ilustruje fakt, że dotychczas Polska za sam transport bawełny płaciła rocznie obcym armatorom około 3 miln. zł. Obsługę transportową pełnić będą dwa statki towarowe o poj. około 5 tys. t. r. brutto każdy.

Przedstawicielstwo linii i obsługę frachtową powierzono Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni.

● PRZEMYSŁ ŚCIĄGA DO PORTU.

Jedna z poważniejszych firm gdyńskich wszczęła przygotowania do stworzenia na terenie wolnej strefy portu gdyńskiego fabryki kakao, czekolady, cukrów, marmelady i t. p. wyrobów, oraz palarni kawy. Stworzenie tej placówki przemysłowej w porcie gdyńskim jest bardzo pożądane ze względu na ogólne zagadnienie industrializacji portu oraz możliwości powstania przemysłu ubocznego: fabrykacji puszek blaszanych itp. materiałów służących do opakowania.

● OBSERWACJE POZIOMU WÓD.

Na wysokości Wielkiej Wsi, w Zatoce Puckiej, Kierownictwo Budowy portu rybackiego w W. Wsi w porozumieniu z Urzędem Morskim zbudowało 80 metrowej długości pomost obserwacyjny dla ustalenia poziomu wód u nasady Półwyspu Helskiego na wielkim i małym morzu, to jest w Zatoce Puckiej i na otwartym Bałtyku.

● ELEWATOR ZBOŻOWY.

W najbliższym czasie uruchomiony zostanie w porcie gdyńskim nowy elewator zbożowy wzniesiony na nabrzeżu Indyjskim nad basenem im. Marszałka Piłsudskiego. Gmach elewatora, zaprojektowany przez inż. Michała Paszkowskiego, wzniesiony został na specjalnej konstrukcji palowej i ma 30 mtr. wysokości, w części wieżowej zaś 40 mtr. Jest to pierwsze w porcie gdyńskim nowoczesne urządzenie do masowego przechowywania i przeładunku zbóż. Elewator posiada specjalne urządzenia do czyszczenia, ważenia i suszenia zbóż jak również urządzenia do zwalczania wołka zbożowego. Poza tym wyposażony jest w nowoczesne pneumatyczne urządzenia do przeładunku, których zdolność przeładunkowa wynosi 300 ton zboża na godzinę przy przeładunku z wagonów do elewatora i 100 ton na godzinę przy przeładunku ze statków. Zdolność przeładunkowa z elewatora na statki wynosi 200 ton na godzinę. Pojemność elewatora wynosi 10.000 t., może być jednak w przyszłości powiększona do 30.000 ton. Budowę elewatora rozpoczęto w maju 1935 r., obecnie zaś jest on całkowicie wykończony i odbywają się w nim przeładunki bóż.

● PRACE NAD ZABEZPIECZENIEM BRZEGÓW HELU.

Prace nad zabezpieczeniem brzegów Półwyspu Helskiego pomiędzy Kuźnicą a Jastarnią posuwają się w bardzo szybkim tempie. Budowa palisady odbywa się obecnie przy pomocy specjalnie zainstalowanych przez Urząd Morski kafarów motorowych. Prace te ukończone zostaną w pierwszych dniach stycznia. Mają one na celu zabezpieczenie Kuźnicy przed spływającymi lodami z zatoki na wiosnę.

● EKSPORT POLSKICH SAMOLOTÓW

Na statek żeglugi Polskiej „Wisła", utrzymujący komunikację między Gdynią i portami Ameryki Południowej, załadowano 5 zdemontowanych samolotów z przeznaczeniem do Buenos Aires.

● BAWEŁNA W GDYNI.

Gospodarcze Archiwum Morskie Instytutu Bałtyckiego w Gdyni komunikuje: Niemieckie sfery gospodarcze są zaniepokojone zarządzeniami dotyczącymi importu bawełny przez Gdynię i projektem giełdy bawełnianej. „Der Deutscher Volkswirt" obawia się, że konkurencja Gdyni odbierze Bremie tranzyt do Szwecji, Finlandii i krajów bałtyckich. Pociesza się jednak, że Gdynia nie podoła zadaniu i nie potrafi bez subwencji, na zasadach czysto handlowych, wykonywać arbitrażu. Za Bremą przemawia jej doskonała reputacja i doświadczenie w zakresie gatunkowego klasyfikowania towaru, tym niemniej jednak Brema musi użyć wszystkich sił, aby nic nie stracić ze swego stanu posiadania na Wschodzie Europy, zwłaszcza wobec znanej zdolności i gotowości Polaków do ofiar.

● NOWE DŹWIGI.

W niedzielę 13.XII odbyło się poświęcenie 3-go dźwigu f-my „Progres". Nowy dźwig jest jednym z najnowocześniej urządzonych dźwigów w porcie gdyńskim i ma nośność 7 ton, przy szybkości załadunku 140 ton węgla lub koksu na godzinę.

Zamiast przyjęcia z okazji poświęcenia łożyła dyrekcja firmy „Progres" kwotę zł. 500.— na rzecz pomocy zimowej bezrobotnym na ręce p. wice-komisarza Rządu Szaniawskiego.

● GDYNIA PORTEM ARBITRAŻOWYM DLA SKÓR.

W pierwszych dniach grudnia obradowała w Rzymie konferencja międzynarodowej rady załadowców i sprzedawców skór surowych, mającej swą siedzibę w Londynie. Na konferencji reprezentowane były wszystkie państwa, zainteresowane w handlu zamorskim skór, a zrzeszone w radzie. Na porządku dziennym konferencji znajdowała się między innymi sprawa arbitrażu na skóry surowe w Gdyni. Delegatami Polski byli: p. Kowarski z Gdyni i dr. T. Spitzer, autor projektu arbitrażu i długoletni referent tej sprawy na terenie międzynarodowym. Sprawę tę zainicjowała Rada Naczelna Związków Przemysłu Garbarskiego w Polsce na kongresie w Londynie w 1932 r. i od tego czasu była ona stale forsowana na terenie międzynarodowym. Podczas bieżącego kongresu wyłoniły się trudności, które znalazły swój wyraz w opozycji szeregu delegatów, domagających się, aby arbitraż dla Polski prowadzony był, jak dawniej, w 5-ciu portach europejskich, a mianowicie w Londynie, Hawrze, Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu. Delegaci ci motywowali swoje stanowisko przyzwyczajeniami kupców zamorskich, znaczeniem wspomnianych portów itd. Delegatom Polski udało się jednak przeforsować zasadnicze uznanie Gdyni, jako portu arbitrażowego, co zostało na kongresie ostatecznie przyjęte i zatwierdzone. Decyzja kongresu przyczyni się do ułatwienia zamorskiego handlu skórami w porcie gdyńskim. Ponadto decyzja ta jest poważnym krokiem naprzód w kierunku przekształcenia Gdyni z portu przeładunkowego na punkt o własnej dyspozycji handlowej. Dzięki decyzji tej Gdynia — na pewnym ważnym odcinku — stanie w jednym rzędzie z portami europejskimi, posiadającymi wielowiekowe tradycje handlowe. Należy przewidywać, że decyzja o wprowadzeniu arbitrażu w porcie gdyńskim wejdzie w życie w najbliższym czasie.

● 16-o LECIE P. S. M.

Dnia 8 grudnia odbył się w Gdyni obchód 16-lecia Państwowej Szkoły Morskiej. W uroczystości wziął udział dyrektor departamentu morskiego Min. Przemysłu i Handlu Moździeński, który udekorował odznaczeniami państwowymi profesorów i instruktorów Państwowej Szkoły Morskiej.

● POMOC ZIMOWA.

Robotnicy firmy „Labour" w Gdyni w liczbie około 200 osób zadeklarowali na pomoc zimową bezrobotnym 1% swoich zarobków przez przeciąg pięciu miesięcy zimowych. Zaznaczyć należy, że normy ustalone przez gdyński komitet Pomocy Zimowej Bezrobotnym przewidywały dla nich obciążenie zarobków miesięcznych w wysokości pół procent.

● ODCZYT O GDYNI I GDAŃSKU W AUSTRII.

Dnia 17.XI odbył się w Wiedniu staraniem przedstawiciela portów polskich w Dolno-Austriackiej Izbie Handlowej odczyt radcy zarządu Rady Portu w Gdańsku Zippera na temat współpracy Austrii z portami polskiego obszaru celnego i korzyści, wypływających dla eksportu z wykorzystania tych portów. Odczyt zgromadził przedstawicieli fachowych sfer branżowych handlu i komunikacji oraz przedstawicieli handlu państw zaiteresowanych bałtyckich i skandynawskich.

● ZWIĄZEK PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

W dniu 21 listopada odbyło się walne zebranie Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, na którym po wysłuchaniu sprawozdań za rok 1935/36 dokonano wyboru nowych władz. Prezesem Związku ponownie wybrano p. Rummla, sekretarzem p. Limbacha.

● OŻYWIENIE NA AUKCJACH OWOCOWYCH W GDYNI.

W dn. 1 b. m. — przy licznym udziale kupców z kraju — sprzedano na gdyńskich aukcjach owocowych 200 skrzyń pomarańcz cypryjskich z Famagusty, uzyskując ceny za 1 kg. netto od zł. 2,15 do zł. 2,35.

Zainteresowanie było bardzo żywe, tendencja mocna, jak zwykle przy pierwszych transportach, nadto z powodu braku towarów na rynku krajowym i oczekiwania dalszych transportów pomarańcz dopiero w przyszłym tygodniu.

* * *

Na odbytych w dn. 9/XII aukcjach owocowych w Gdyni zanotowano żywe zainteresowanie, jednak tendencja była słabsza z powodu przybycia do portu świeżych transportów pomarańcz z Hiszpanii.

Wystawiono i sprzedano 100 skrzyń pomarańcz cypryjskich z Famagusty po zł 1.65 za 1 kg netto.

● KIL „TEMIDY II".

Po kilkutygodniowej pracy zdołano ostatnio wydobyć kil jachtu „Temida II", który w sierpniu b. r. uległ awarii w porcie rybackim W. Wsi. Wraz z kilem wydobyto ładunek balastu, w postaci 14 ton ołowiu wartości 10 tys. zł. Jacht doszczętnie rozbity rozebrany został przez ludność na opał.

● OBFITE POŁOWY MIELNIC.

Pomiędzy Karwią i Jastrzębią Górą w pobliżu brzegów Półwyspu Helskiego pojawiły się ostatnio mielnice, stanowiące drobniejszy gatunek łososi. Niektórzy rybacy złowili poważniejsze ilości tych cennych ryb. Cena za 1 kg. mielnic na miejscu połowu wynosi obecnie 2 zł. Zauważa się jednak tendencję zniżkową.

● RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W LISTOPADZIE.

Ogólne połowy polskiego rybołówstwa morskiego w listopadzie wyniosły 2.281 tys. kg. ryb, wartości 835 tys. zł. Z ilości tej przypada 1,207 tys. kg na połowy przybrzeżne, 1,070 tys. kg na połowy dalekomorskie śledzi na Morzu Północnym oraz 4 tys. kg na połowy w okolicach Bornholmu. Z ogólnej ilości złowionych ryb szproty stanowią 1,022 tys. kg. W porównaniu z listopadem r. ub. połowy utrzymały się na niezmienionym poziomie, tylko połowy bornholmskie zmniejszyły się czterokrotnie, odgrywając w całości znikomą rolę.

Połowy śledzi na Morzu Północnym dały w listopadzie 10,702 beczek morskich, a od początku sezonu śledziowego polska flotylla lugrów uzyskała 44.587 beczek, co stanowi o 2 tys. beczek więcej od całego sezonu zeszłorocznego.

Podział zbytu połowów przybrzeżnych, w których szproty stanowią 84% ogólnej ilości, wykazuje poważne znaczenie gospodarcze przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu, który odebrał 1,010 tys. kg ryb, wart. 237 tys. zł. Do Gdańska sprzedano tylko 10 tys. kg; resztę — 191 tys. kg. ulokowano w stanie świeżym na rynku miejscowym. Wobec dokonania dalszej rozbudowy wędzarń na wybrzeżu, złowione szproty nie mogły pokryć zapotrzebowania, wędzarnie zaś uzupełniały swoją pracę zwiększoną przeróbką importowanych śledzi.

● SPRAWA NORMALIZACJI SIECI RYBACKICH.

W Londynie odbyła się międzynarodowa konferencja, poświęcona sprawie normalizacji sieci rybackich. Konferencja zakończona została porozumieniem, na którego podstawie wszystkie państwa z wyjątkiem Francji przyjęły znormalizowany typ sieci ustalony już w Wielkiej Brytanii. Chodzi o rozmiary oczek tych sieci. Co do Francji — zatrzymuje ona swój typ, który nieco różni się od angielskiego, a obecnie międzynarodowego. Jednocześnie konferencja zajęła się zagadnieniem minimalnych wymiarów ryb, poławianych przez rybaków, a to w celu przeciwdziałania rabunkowej gospodarce.

Osiągnięcie porozumienia na konferencji pozwala przypuszczać, że na początku r. 1937 zbierze się ona ponownie dla opracowania swych postulatów w formie międzynarodowej konwencji.

● POŁOWY SZPROTÓW.

Połowy szprotów w dalszym ciągu nie pokrywają zapotrzebowania. Łowiono je w zatoce na linii przybrzeżnej Sopoty—Orłowo—Gdynia. Z Gdyni wyjeżdżało codziennie na połowy około 30 kutrów. Na połowy łososi taklami wyjeżdżały 4 kutry z Helu i łowiąc przez cały tydzień, uzyskały 65 sztuk łososi. Większe ilości dorszy pojawiły się przy brzegach Karwi na pełnym Bałtyku. Wobec dużych połowów szprotów przez rybaków gdańskich oraz braku surowca rybnego dla polskich wędzarń na wybrzeżu, istnieje projekt odbioru części szprotów świeżych z Gdańska. Kontyngent wywozu szprotów wędzonych z Gdańska do Polski uległby odpowiedniemu zwiększeniu.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

Do portu gdańskiego weszło w listopadzie r. b. 466 statków o poj. 313,745 trn, opuściło zaś go 469 statków o poj. 322.835 trn. Analogiczne cyfry wyniosły w październiku r. b.: 502 statki o poj. 287,918 trn i 513 o poj. 270,317 trn.; w listopadzie r. ub. wynosiły one odpowiednio 365 statków o poj. 258,598 trn oraz 377 statków.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W LISTOPADZIE.

W listopadzie r. b. przeładunek w porcie gdańskim przedstawiał się następująco (w tonach — pierwsza liczba w nawiasie oznacza dane za październik r. b., druga — za listopad r. ub.): wyładunek 67.930 (69.637,3 — 99.327,3), załadunek 464.302,3 (448.898,4 — 403.397,9). Jak widać z tych liczb, globalny obrót w listopadzie r. b. był wyższy, niż w październiku r. b. oraz niż w listopadzie r. ub.

● 10-LECIE ISTNIENIA THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK W GDAŃSKU.

Z okazji 10-lecia istnienia The British and Polish Trade Bank w Gdańsku odbyło się przyjęcie w Polskim Klubie Morskim w Gdańsku, w którym wzięli udział m. in.

prezes gen. Górecki, członkowie Rady, Nadzorczej: Stefan Starzyński, dyr. Barysz, przedstawiciele polskiego życia gospodarczego oraz gdańskich kół gospodarczych z prezesem Banku Gdańskiego dr. Schaeferem.

● KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY POLSKĄ I GUATEMALĄ.

Najdogodniejszą trasą dla towarów polskich przy eksporcie do Guatemali jest kierowanie przesyłek z Gdyni okrętami linii Gdynia—Ameryka do Nowego Yorku, a następnie przeładowanie w Nowym Yorku na okręty linii United Fruit Company, która utrzymuje regularną komunikację raz na tydzień między Nowym Yorkiem i portem północno-wschodnim Guatemali — Puerto Barrios. Statki te są wyposażone w chłodnie i zawijają również do portów Hondurasu. Podróż między Nowym Yorkiem i Puerto Barrios trwa 6 dni. Należy zaznaczyć, że Polska Agencja Morska w Gdyni ma agenturę linii United Fruit Company. Droga przez Kanał Panamski jest nie tylko znacznie dłuższa, ale wymaga przeładunku w strefie tropikalnej w Panamie, przez co towary ulegają często zepsuciu.

● DOCHODY HOLANDII Z ŻEGLUGI.

Z ostatnio ogłoszonego holenderskiego bilansu płatniczego wynika, że dochód netto z żeglugi 1935 r. wynosi 76 miln. florenów wobec 72 miln. florenów każdorazowo w dwóch poprzednich latach. Dochody z tranzytu, opłat portowych, żeglugi śródlądowej itp. wynoszą 42 miln. florenów w roku 1935 wobec 49 i 47 miln. florenów w 1934 i 1935 r.

● RUCH STATKÓW W PORTACH HOLENDERSKICH.

Ruch statków wzrasta stale od 1932 r., kiedy to wynosił 19.846 statków, pojemności 25.614 tys. ton przy 55 procentowym w nim udziale Rotterdamu. Udział Rotterdamu szczególnie wzrósł w trzech kwartałach 1936 r., wykazując 60,5%, 60,8%, 61,1% ogólnego ruchu statków w portach holenderskich, który wynosił w tymże czasie 7.513, 7.949 i 8.050 tysięcy ton. Ruch statków w porcie rotterdamskim pod banderą polską wynosił 13, 12 i 11 tys. a statków z Polski 34, 31 i 43 tys. ton.

● POPRAWA NA RYNKU FRACHTOWYM.

Roczne zebranie armatorów norweskich stwierdziło, że poprawa na rynku frachtowym jest obecnie najwyższa od 7 lat. Obecnie frachty są o 12,5% wyższe niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Handel światowy od 1932 roku wzrasta przeciętnie o 2—2,5% rocznie.

● ZATRUDNIENIE ANGIELSKIEGO TONAŻU.

Według „Financial News - London" udział angielskiego tonażu w przewozach zmniejszył się w okresie od czerwca 1935 r. do czerwca 1936 r. o 115.000 ton brutto, mimo, że handel światowy wzrósł w tym okresie o 277.000 ton. Spadek ten jest spowodowany prawie wyłącznie przez zmniejszony udział angielskich trampów w obcym handlu. W dużej mierze przyczyniła się do tego utrata przewozów rosyjskiego drzewa. Podobno armatorzy angielscy odmówili przewozów, gdyż ofiarowano frachty poniżej minimalnych stawek ustalonych przez „Baltic & White Sea timber frafight rate scheme". Od czerwca b. r. eksporterzy sowieccy charterują już statki po cenach nie niższych od minimalnej taryfy.

● WZROST ŻEGLUGI W KONTYNENTALNYCH PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO.

Porównanie cyfr dotyczących żeglugi w ciągu 3 kwartałów ostatnich 4 lat w portach Antwerpia, Hamburg, Rotterdam wykazuje ciekawy wyścig tych portów. Jeżeli chodzi o tonaż statków na wejściu to wysunął się na pierwsze miejsce Rotterdam zajmujący w 1933 r. ostatnie miejsce (z 11291 tys. TRN na 15.115 tys. TRN). Rotterdam prześcignął Antwerpię i Hamburg, chociaż i te porty wykazywały wzrost tonażu na wejściu, a mianowicie:

Antwerpia z 12.903 TRN w 1933 na 14.439 TRN w 1936 r.: Hamburg z 13.438 TRN na 14.597 TRN. Obrót towarów w tych portach wzrósł w tym czasie w następujący sposób:

Rotterdam z 15,9 miln. ton na 23,2 miln. ton.

Antwerpia z 12,8 miln. ton na 16,7 miln. ton.

Hamburg z 14,5 miln. ton na 16,2 miln. ton.

● ZWIĘKSZENIE STAWKI KLAROWANIA W ANTWERPII.

„Federation maritime d'anvers" ogłasza, że opłaty za klarowanie ustalone od 1.X.36. podwyższono o 15% z powodu ogólnej zwyżki kosztów utrzymania, zwiększonych wydatków związanych ze strajkami itp.

● DEWALUACJA A KONKURENCYJNOŚĆ PORTÓW.

W Niemczech ukazało się nowe wydawnictwo p. t. „Seehafentarife als Mittel zur Devisenbeschaffung". Autor dr. K. Giese dowodzi, że dewaluacja daje przewagę portom krajów o obniżonej walucie, i dlatego znaczną część niemieckiego handlu przyciągają obecnie do siebie porty belgijskie i holenderskie. Autor oblicza straty w dewizach na korzyść Holandii w sumie 96 miln. RM., na korzyść Belgii 11 miln. RM. W związku z tym zaleca on zastosowanie taryfy preferencyjnej któraby skierowała cały handel do portów niemieckich

● POWAŻNA EKSPORTOWA TRANSAKCJA SZYNOWA.

W dn. 4 grudnia r. b. została parafowana przez rząd irański w Teheranie umowa na dostawę szyn kolejowych i akcesoriów do Iranu z firmą Kampsax, prowadzącą roboty przy budowie kolei transirańskiej.

Jednocześnie nabrała mocy obowiązującej umowa między firmą Kampsax a organizacją eksportową hutnictwa polskiego firmą Polski Eksport Żelaza Sp. z o. o., Katowice, na dostawę 20.000 ton szyn kolejowych i akcesoriów do Iranu, wartości około 5.650.000 zł.

Należy zaznaczyć, że jest to największa dostawa eksportowa hutnictwa, uzyskana w r. b. oraz, że jest to pierwsza od 1928 r. dostawa szyn polskich na rynek irański. Poza wpływem na zatrudnienie hutnictwa i sytuację dewizową, wspomniana umowa przyczyni się do umożliwienia otwarcia stałego regularnego połączenia między portami polskimi a Zatoką Perską. Połączenie takie, ze względu na brak dostatecznych ładunków, dotąd nie istniało, utrudniając rozwój wzajemnych stosunków handlowych polsko-irańskich.

● CIEKAWY PROJEKT REORGANIZACJI ŚWIATOWEJ ŻEGLUGI.

Ostatnimi czasy dyskutowane są w międzynarodowych sferach żeglugowych różne projekty, mające na celu zapobieżenie ewntl. niebezpieczeństwu, jakie wyniknąć może dla żeglugi światowej ze światowego wyścigu zbrojeń. M. in. ciekawy projekt wysunął jeden z angielskich maklerów okrętowych, Carl Knudsen: stojąc na stanowisku, że światowa żegluga jest tylko częścią handlu światowego, a wpływy z żeglugi stanowią jedynie pozycję bilansu płatniczego państw morskich, należałoby przyznać państwom dłużniczym o mocno pasywnym bilansie handlowym — stosunkowo większą flotę handlową aniżeli państwom

wierzycielskim, posiadającym bilans handlowy aktywny.

Tak więc np. Wielka Brytania, której udział w handlu światowym wyniósł w roku 1934 tylko 13,7%, a udział w ogólnoświatowym tonażu aż 28% posiada wg. p. Knudsena zbyt wielką flotę. Stany Zjednoczone, których wywóz wykazał w r. 1935 nadwyżkę 250 milionów dolarów — nie są wogóle zależne od wpływów z żeglugi. Niemcy natomiast, jako państwo dłużnicze, mogą mieć pretensje do znacznie większej floty.

Projekt angielskiego maklera notujemy raczej z ciekawości kronikarskiej; oparty jest niewątpliwie na sprawiedliwych przesłankach, jednak wprowadzenie go w życie jest chociażby z tego względu niemożliwe, że nie istnieje dotąd żadna organizacja międzynarodowa, która byłaby uprawniona do regulowania ilości tonażu poszczególnych państw. Sądząc wg. dzisiejszego stanu rzeczy, nie wydaje się być możliwym, aby zagadnienie budowlanej polityki okrętowej mogło być kiedykolwiek rozstrzygane przez jakiś organ normalizacyjny, rozporządzający koniecznymi sankcjami, a kierujący się w swoich postanowieniach wyłącznie gospodarczym punktem widzenia.

● PRZEWÓZ NA DRODZE RZECZNEJ Z PRUS WSCHODNICH DO RZESZY.

Przewóz towarów drogą rzeczną z Prus Wschodnich do Rzeszy i na odwrót tranzytem przez Polskę wykazuje w porównaniu z rokiem ub. znaczny wzrost. W ciągu pierwszych 10 miesięcy b. r. tranzyt ten wyniósł 60.000 ton. Do Prus Wschodnich wysyłano węgiel, materiały budowlane i drobnicę, do Rzeszy zaś celulozę i drzewo.

● REORGANIZACJA ŻEGLUGI HANDLOWEJ WŁOCH.

Rada ministrów na posiedzeniu w dn. 5 grudnia załatwiła szereg projektów ustaw, a m. in. projekt dekretu, dotyczącego reorganizacji żeglugi handlowej i pasażerskiej. Żegluga ma być ujęta w 4 wielkie towarzystwa okrętowe, a mianowicie: „Italia" z siedzibą w Genui, „Lloyd Triestino" z Treście, „Tirrenia" w Neapolu oraz „Adriatica" w Wenecji. Kapitał wszystkich towarzystw wyniesie 1.100 miln. lirów. Poza tym w ciągu 6 lat ma być dokonana budowa nowych jednostek na sumę 1 miliarda lirów. Dla finansowania nowych konstrukcyj utworzone zostanie towarzystwo z kapitałem 900 miln. lirów. Udział państwa w żegludze pozostanie na obecnym poziomie.

● SZCZEGÓŁY REORGANIZACJI WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. rozpoczną funkcjonowanie zreorganizowane 4 wielkie towarzystwa żeglugi włoskiej, które obejmą obsługę wszystkich regularnych linii towarowych i pasażerskich, a mianowicie:

1) „Italia" z siedzibą w Genui, kapitał akcyjny 500 miln. lirów, 38 statków, linie z Ameryką,

2) „Lloyd Triestino", siedziba Triest, kapitał zakładowy 300 miln. lirów, 59 statków, linie z Afryką via Suez i Gibraltar oraz z Azją i Australią via Suez,

3) „Tirrenia", siedziba Neapol, kapitał zakł. 150 miln. lirów, 54 statki, linie z Libią, linie kabotażu włoskiego, zachodnie Morza Śródziemnego oraz linie do Europy Północnej,

4) „Adriatica", siedziba Wenecja, kapitał 150 miln. lir., 39 statków, linie adriatyckie i wschodnie Morza Śródziemnego.

● ZAŁOŻENIE POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ W PITTSBURGU.

W Pittsburgu powstała Polska Izba Handlowa (Polish Chamber of Commerce) jako oddział Federacji Zrzeszeń Kupieckich w Cleveland. Na członków Izby zapisało się 27 przedstawicieli kupiectwa polskiego.

● PRZYWÓZ BAWEŁNY PRZEZ HAMBURG.

Według statystyki hamburskiej udział Hamburga w przywozie do Niemiec surowca bawełnianego stale w ostatnich latach wzrasta i konkuruje z Brema, którą nawet jeśli chodzi o przywóz odpadków bawełnianych przewyższa. I tak w roku 1933 przywóz bawełny do Niemiec wynosi w 1000 q — 4.343,5 z tego przez Hamburg — 16%; w 1935 r. — 3.100,8, przez Hamburg już 43%, a w pierwszym półroczu 1936 r — 1.344,1, przez Hamburg 43,6%.

Cyfry dotyczące odpadków bawełnianych są następujące: w 1933 r. przywóz do Niemiec w 1000 q wynosił 577,6, przez Hamburg 59%; w roku 1935 — 676,8, przez Hamburg 78%, w pierwszym półroczu 1936 r. — 452,0, przez Hamburg — 64,4%.

● ROSYJSKA FLOTA HANDLOWA.

Sowiety z coraz lepszym skutkiem usuwają obcy tonaż z własnego handlu (głównie angielski); szczególnie dotyczy to przewozu drzewa. Ostatnio rosyjska flota zwiększyła się o 13 nowych statków pojemn. 3.500 t. każdy, zbudowanych w Anglii, Holandii i Danii. Statki te przeznaczone do przewozu drzewa, są przystosowane do żeglugi na Oceanie Lodowatym. Poza tym są jeszcze budowane 2 statki w St. Nazaire po 3.400 t. przeznaczone do transportu zboża, drobnicy węgla i przystosowane również do żeglugi na Oceanie Lodowatym. Termin wykończenia budowy wyznaczono na maj i czerwiec 1937 r.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LISTOPAD

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w miesiącu listopadzie r. b. wyniósł 746.794,4 ton wobec 733.675,7 ton w m. październiku r. b. oraz 763.951,6 ton w m. listopadzie 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 1.8%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. październikiem oraz 2,2%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. listopada 1935 r.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności. Przyszło bowiem 471 statków (425) o pojemności 449.767 nrt (417.223 nrt), wyszło zaś 446 statków (442) o pojemności 432.444 nrt (432.412 nrt).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie r. b. wyniósł 954.9 nrt (981.6 nrt)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 51 (40). Średni postój statku wyniósł 53 godziny (52.7 godz).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Norwegia, Anglia, Stany Zjedn. Am. P., Włochy, Grecja, Finlandia, Holandia, Estonia, Z.S.R.R., Łotwa, Jugosławia i t. d. wykazuje przegrupowanie Danii z 5-go na 4-te miejsce, Norwegii z 6-go na 5-te, oraz Anglii z 4-go na 6-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (17 państw).

Obroty zamorskie w mies. listopadzie b. r. wyniosły 724.051.9 ton wobec 721.087.2 ton w m. październiku r. b. oraz 729.284.9 ton w m. listopadzie 1935 r.

Obroty zamorskie w m. listopadzie r. b. wykazują 0,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. październikiem r. b. oraz 0,7%-owy spadek obrotów w stosunku do m. listopada 1935.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (724.051,9 ton) złożył się przywóz zamorski — 160.454,9 ton. oraz wywóz zamorski — 563.597 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (160.454,9 ton) jest rekordowym w dotychczasowym imporcie zamorskim w porcie gdyńskim. Poprzedni rekordowy przywóz zamorski miał miejsce w m. grudniu 1935 r. (149.278,9 ton). Przywóz zamorski w m. listopadzie r. b. (160.454,9 ton) wykazuje poważny 34,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. październikiem r. b. (119.105,4 ton) oraz jeszcze poważniejszy 44%-owy wzrost w stosunku do m. listopada 1935 r. (111.435,6 ton). Wzrost ten spowodowały przede wszystkim pozycje importu: nasiona oleiste — 4727,7 ton (2.743,4 ton), owoce świeże i suszone — 3.619,8 ton (2.112,1 ton), orzechy i migdały — 272.8 ton (47,2 ton), kawa — 705,7 ton (96,1 ton), kakao — 845,7 ton (754,9 ton), śledzie — 8.929,1 ton (6.174,5 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 22.343 ton (19.378,2 ton), tytoń — 244,2 ton (83,5 ton), garbniki — 3.378,3 ton (803,5 ton), fosforyty — 16.598,9 ton (14.468,3 ton), wełna i odpadki — 2.179,4 ton (1.493,9 ton), bawełna i odpadki — 10.918,4 ton (7.742,2 ton), juta — 2.212,2 ton (1.466,6 ton), papier i odcinki papierowe — 1.736,2 ton (1.272,7 ton), celuloza — 1.232,7 ton (991.4 ton.), złom żelazny 54.488,8 ton, (43.962,9 ton), oraz miedź 1,567.2 ton (907.9 ton).

Do pozycji importu, które wykazały spadek należą: korzenie 91.2 ton (140,5 ton) i skóry 3.144,1 ton (3.610,8 ton) oraz szereg drobniejszych.

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (563.597 ton) wykazuje 6,4%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. październikiem r. b. (601.982,2 ton), oraz 8,8 %-owy spadek w stosunku do miesiąca listopada 1935 r. (617.849,3 ton). Spadek wywozu spowodowały pozycje: mąka pastewna i ryżowa 653 ton (918 ton), bekony 1.163,1 ton (1.590,6 ton), jaja 1.667,7 ton (1.697,6 ton) masło 750,4 ton (1.543,1 ton), sól kuchenna i przemysłowa 30,9 ton (574,7 ton), węgiel kamienny 445.564,3 ton (457.754,5 ton), węgiel bunkrowy 40.597,5 ton (45.132 ton), koks 15.450 ton (24.133,9 ton), wytłoki buraczane 172,2 ton (900.4 ton), tkaniny 400,2 ton (582,6 ton), drzewo tarte 10.447,7 ton (28.298,8 ton), forniery i dykty 1.179,3 ton (1.472,2 ton), papier i odcinki papierowe 356,6 ton (776,5 ton), metale różne 9.721,6 ton (11.052 ton), szyny kolejowe 1.590,3 ton (1.660,4 ton) oraz cynk i blacha cynkowa 1.385,3 ton (1.404,7 ton).

Do pozycji wywozu które wykazały wzrost należą: słód 2.853,9 ton (865,2 ton), cukier 4.437,4 ton (599,2 ton), makuchy 1.121,5 ton (986,5 ton), siarczan amonu 1.536,2 ton (3,4 ton), sól potasowa 930 ton (3 ton), saletra 2.602,2 ton (2.355,5 ton), celuloza 1.609,5 ton (1.056,2 ton) oraz rury żeliwne, żelazne i stalowe 2.805,8 ton (2.680,1 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w mies. sprawozdawczym 3.375,1 ton wobec 1.601,3 ton w m. październiku r. b., w tym: przywóz 2.697,2 ton (296,3 ton) oraz wywóz 677.9 ton (1.305 ton). Wzrost ten spowodowały pozycje przywozu: siarczan amonu 1.536,2 ton (brak), mąka pszenna 203.2 t. (brak), mąka pastewna 304.8 ton (147,5 ton), oraz ryby z połowów własnych 616 ton (84 ton).

Z ważniejszych pozycji wywozu: miedź 136.7 ton (68,1 ton), przetwory chemiczne 137,4 ton (53,3 ton), tłuszcze zwierzęce sur. 49,5 ton (96,3 ton) oraz śledzie 48 ton (82 ton).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł na przywozie 10.707,5 ton (2.850,9 ton.) oraz na wywozie 8.659,9 ton (8.135,9 ton); razem 19.367,4 ton (10.986,8 ton). Wzrost ten na przywozie spowodowały pozycje: cukier 9.932 ton (2.024,5 ton), mąka 198,5 ton (122,8 ton), papier 67,3 ton (24.7 ton) oraz metale różne 30,7 ton (3,5 ton). Z ważniejszych pozycji wywozu: ryż wył. 2.753,6 ton (4.230,5 ton), nasiona oleiste 169,8 ton (134,4 ton), żywica 69,1 ton (56,5 ton), jelita 37,6 ton (17,7 ton) oraz owoce świeże 34,8 ton (2,2 ton).

Ruch pasażerski jak zwykle w tym okresie nadal b. słaby. Przyjechało bowiem 294 osób (446), wyjechało zaś 1.491 osób (2.144).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Cały przywóz	160 454·9	119 105·4	1 170 325·7
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**11 398·7**	**6 649·3**	**150 543·1**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	4 727·7	2 743·4	36 779·8
30/12. Ryż surowy *(rice)*	15·1	49·8	49 791·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	3 619·8	2 112·1	38 000·9
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	272·8	47·2	617·2
76. Kawa *(coffee)*	705·7	96·1	5 638·9
78. Herbata *(tea)*	183·9	157·5	1 200·2
80. Kakao *(cocoa)*	845·7	754·9	5 886·2
81-82. Korzenie *(spices)*	91.2	140·5	1 095·7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**9 099·2**	**6 340·8**	**39 212·5**
116-117. Śledzie *(herrings)*	8 929·1	6 174·5	37 897·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**30 005·5**	**20 223·2**	**161 560·7**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	22 343·—	19 378·2	124 072·8
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 344·2**	**2 228·9**	**20 767·4**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	375·6	336·—	4 918·4
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 412·6	1 493·9	12 584·8
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**469·6**	**282·3**	**4 700·6**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	327·6
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	244·2	83·5	2 368·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**23 158·4**	**16 622·2**	**185 200·3**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	3 378·3	803·5	17 134·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	16 598·9	14 468·3	114 990·1
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	—	38 535·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	3 071·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 157·3**	**3 615·7**	**28 087·8**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 144.1	3 610·8	27 932·1

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**17 571·1**	**12 608·—**	**139 468·1**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 179·4	1 493·9	23 640·7
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	10 918·4	7 742·2	84 826·8
624. Juta *(jute)*	2 211·2	1 466·6	13 478·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**459·3**	**417·9**	**5 959·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**156·1**	**134·6**	**1 325·6**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 142·3**	**2 300·8**	**21 504·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 736·2	1 272·7	13 194·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 232·7	991·4	7 378·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**365·2**	**93·7**	**1 066·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**57 434·6**	**46 021·1**	**396 616·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	54 488·8	43 962·9	371 645.—
977. Miedź *(copper)*	1 567·2	907·9	11 300·—
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**873·9**	**710·4**	**6 677·—**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**500·4**	**462·7**	**5 512·3**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**209·1**	**349·8**	**1 610·—**
XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**110·—**	**44·—**	**513·—**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Cały wywóz	**563 597·—**	**601 982·2**	**5 826 500·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 580·9**	**5 286·9**	**69 043·5**
1 Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	15.6
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	151·5	46·9	484·5
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	20·—	20·1	397.9
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	653·—	918·—	7 551·3
35. Słód *(malt)*	2 853·9	865·2	23 274·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 657·—**	**6 047·8**	**57 111·9**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 163·1	1 590·6	17 263.5
125. Jaja *(eggs)*	1 667·7	1 697·6	21 823.5
127. Masło *(butter)*	750·4	1 543·1	11 188.—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**502 393·9**	**528 263·2**	**5 069 777·1**
154. Cement *(cement)* . . .	216 9	336·2	12 546·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	30·9	574·7	1 729·8
180. Węgiel kamienny *(coal)*	445 564·3	457 754·5	4 471 186·2
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	40 597 5	45 132·—	363 071·2
182. Koks *(coke)* . . .	15 450·—	24 133·9	208 659·1
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	11·6	120·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *wax, futs and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**47·9**	**117·4**	**2 212·7**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**8 621 6**	**4 475·—**	**97 319·3**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	4 437·4	599·2	58 553·5
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 121·5	986·5	15 742·7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	172·2	900·4	4 778·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 344·3**	**4 530·3**	**41 169·7**
299/18. Soda *(soda)* . . .	37 8	—	2 141·5
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* . . .	1 536·2	3·4	14 963·6
479 Sól potasowa *(potassium salts)*	930·—	3·—	3 768·6
480-482 Saletra *(Salpetre)* .	2 602·2	2 355·5	4 957·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**237·5**	**140·8**	**1 792·3**

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 141·5**	**950·3**	**14 009·6**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	400·2	582·6	7 121·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**20·6**	**31·3**	**210·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**12 757·5**	**31 163·2**	**289 753·2**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	—	18 957·3
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	10 447·7	28 298·8	245 013·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	75·3	106·6	945·—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 179·3	1 472·2	13 891·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 364·2**	**2 024·5**	**20 471·9**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	356·6	776·5	6 746·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 609·5	1 056·2	11 324·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware*	**85·7**	**51·4**	**646·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**17 184·2**	**18 737·3**	**161 535·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	9 721 6	11 052·—	88 072 2
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	1 590·3	1 660·4	8 561·6
937-938. 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 805 8	2 680·1	23 161·7
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 385·3	1 404·7	16 090·7
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**50·3**	**106 1**	**774·2**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**109·9**	**56.7**	**672 7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Listopad *(November)*	1936 —	724.051·9
Październik *(October)*	1936 —	721.087·2
Listopad *(November)*	1935 —	729.284·9
od początku roku *(January—November)*	1936 —	6.996 826·5
" " " " .	1935 —	6.833.430·9

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Przywóz *(imports)*		**2 697·2**	**296·3**	**16 542·9**
1, 2, 3, 4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— **Strączkowe**	—	—	53.1
24—26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	30·—	498·3
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	203·2	—	535·4
30/1, 2	— **Ryż** *(rice)*	—	—	40·—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	20·—	—	20·4
27/3—32	— **Mąka pastewna**	304·8	147·5	527·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	0·5
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	3·2
116	— **Ryby połowy włas.** *(fish)*	616·—	84·—	10 785·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	31·6
215—218	— **Tłuszcze zwierz.sur.** *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— **Przetwory mączne** *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(fats & oils*	—	—	1·2
272, 273,	— *of reget. orig.)*			
276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	5·1
300/4	— **Siarczan amonu** *(sulphote of ommonia*	1 536·2	—	3 720·4
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	3·5
624	— **Juta** *(jute)*	—	—	14·7
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	17.—	—	90·7
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	—	32,9
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	0·7
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	—	34·8	84·1
	Różne *(various)*	—	—	27·6
Wywóz *(exports)*		**677.9**	**1 305·—**	**19 169·5**
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—	26·3
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	363·5
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	77·5
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	—	10·—
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	41.8	423·—	9 626·1
35	— **Słód** *(malt)*	—	—	25·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	8·4
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	168·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	10·1	18·2	330·6
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—	5·4
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	0·5	10·9
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	1·—	54·5
78	— **Herbata** *(tea)*	—	—	8·8
	Kakao *(cocoa)*	—	—	209·—
81, 82	**Korzenie** *(spices)*	—	0·5	24.5

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
89	— **Rośliny lecznicze** *(farmaceutic plants)*	—	—	10·4
95—97	— **Żywica** *(resin)*	—	63·8	740·2
117	— **Śledzie** *(herrings)*	48·—	82·—	410·5
127—200	— **Oleje** *(oils)*	9·1	—	36·3
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	—	—	12·6
142—143	— **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— **Kamienie** *(stones)*	—	10·1	28·4
150	— **Glinki** *(clay)*	—	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	**Materiały szlifierskie** *(grindings materials)*	25·—	—	51·3
177	— **Rudy różne** *(various oses)*	—	1·—	2.5
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	36·6
200/8, a, b, c,	— **Wazelina** *(vaseline)*	—	0·9	23·5
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	1·5	14·7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(fats & oils vegetable origin)*	3·2	56·5	538·2
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	49·5	96·3	772·1
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	16·7	131·5	276·—
219	— **Stearyna** *(stearine)*	10·1	12·5	75·5
246	— **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	—	—	0·2
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	—	45·9
276—278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	—	5·—	18·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	157·4	53·3	459·4
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	16·—
405—425	— **Farby** *(paints)*	—	7·8	54·4
404	— **Sadze** *(soot)*	—	—	58·7
424—428	— **Garbniki**	87·5	92·3	1 382·8
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	—	1·7
492—513	— **Skóry** *(skins)*	37·3	68·5	698·9
589/1, 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	—	—	130·2
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	81·3
606	— **Bawełna** *(cotton)*	—	—	10·6
624	— **Juta** *(jute)*	—	—	20·7
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	—	28·5
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	—	10·6	106·1
757—778 z wyj. 772, 773	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	2·1	59·2
772, 773	— **Dykty i forniery** *(plywoods)*	—	—	33·3
779	— **Korek, wyr. z korka**	—	62,7	83·8
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	4·6
792—803				
807—808	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	7·—
809—819, 826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	40·—	23·5	971·2
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— **Wyroby żel. i met.** *(iron ware & steel ware)*	2·5	8·9	78·7
966	— **Cyna** *(tin)*	—	—	4·2
968	— **Cynk** *(zinc)*	—	—	15·9
977	— **Miedź**	136·7	68·1	688·1
	Różne *(various)*	3·—	2·9	56·6
Przywóz i wywóz razem		**3 375·1**	**1 601.3**	**35 712·4**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Przywóz *(imports)*		**10 707·5**	**2 850·9**	**43 857·5**
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	5·6	11·6
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	84·9

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
27/1—3 — **Mąka** *(flour)* . .	198·5	122·8	1 587·9
27/3—32 — **Mąka pastewna** .	—	—	—
28/1—5 — **Kasza** . . . . . *(grits)*	6·1	5·5	29·8
35 — **Słód** *(malt)* . . .	—	—	1 185·5
40—50 — **Warzywa** . . . . *(greens)*	7·7	22·9	236·4
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	1·1	4·9	45·3
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** . . *(dried fruit)*	1·1	6·4	53·2
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	1·1	5·9
76 — **Kawa** *(coffee)* . .	0·4	13·4	21·1
77 — **Cykoria** *(succory)* .	2·—	2·4	14·9
78 — **Herbata** *(tea)* . .	—	0·6	6·5
80 — **Kakao** . . . . . *(cocoa)*	3·7	—	21·9
81, 82 — **Korzenie** . . . . *(spices)*	3·5	11.8	18·6
95, 97 — **Żywica** . . . . . *(resin)*	—	—	15·4
104/3 — **Trawa morska** . . *(see grass)*	—	—	5·3
125 — **Jaja** . . . . . . *(eggs)*	—	—	6·1
127—200 — **Oleje** . . . . . *(oils)*	0·8	—	35·9
128/1—4 — **Ser** . . . . . . *(cheese)*	—	—	0·1
131 — **Pierze** . . . . . *(feather)*	6·4	—	14·5
137/2a, b — **Jelita** . . . . . *(casings)*	—	8·1	18·8
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	—	5·4	20·8
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** . . . . *(raw fats of animal origin)*	—	3·2	28·4
228 — **Makaron** . . . . *(macaroni)*	—	4·6	50·3
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	—	0·8	3 —
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fishes)* .	—	—	53·3
259, 260 — **Cukier** *(sugar)* . .	9 932·—	2024·5	35 252·4
272, 273, 276, 278 **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	11·5	40·6	306·9
295—491 — **Przetwory chemiczne** . . . . . *(chemicals)*	34·7	30·7	121.9
299/18 — **Soda** . . . . . *(soda)*	—	—	607·6
405—425 — **Farby** *(paints)* . .	0·9	8·—	20·9
411/2 — **Biel cynkowa** . . *(zinc white)*	—	—	3·—
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** . . . . . *(cosmetics)*	4·6	0·7	106·3
466—470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	—	2·3
492—513 — **Skóry** . . . . . *(skins)*	0·9	16·2	69·2
534—559 — **Wyroby skórzane** . *(leather goods)*	—	—	0·6
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	12·6	120·5
563—622 — **Tkaniny** . . . . *(textile fabrics)*	199·6	259·4	1 347·1
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* . .	—	0·1	6·—
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** . *(cotton waste)*	—	—	0·5
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	—	—	8·9
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	—	—	11·2
725—746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	6·3	0·3	26·8
749, 750, 751 — **Deski i łaty** . . . *(boards & laths)*	—	0·4	12.4
754—758 — **Wyroby z drzewa** .	41·1	—	41.1
776 — **Meble** . . . . . *(bentwood furniture)*	5·6	4·5	54·7
779—787 — **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—	3·—
792, 803, 809, 826 **Papier** *(paper)* . .	67·3	24·7	707·2
836—847 — **Książki i broszury** *(books)*	—	0·6	1·6
862—887 — **Wyroby ceram.** . . *(ceramic products)*	2·7	9·9	54·5
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	5·4	15·6	69·—
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	30·7	3·5	37·5
930—965 — **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	118·4	147·4	1 059·5
968 — **Cynk** . . . . . *(zinc)*	—	—	—
Różne . . . . . *(various)*	14·5	31·7	229·5
Wywóz *(exports)*	**8 659·9**	**8 135·9**	**51 653·4**
7 — **Kukurydza** . . . *(maize)*	—	—	0·2
23 — **Pestki drzew owocowych** . . . . *(fruit stones)*	3·5	—	11·6
24—26 — **Nasiona oleiste** . . *(oil seeds)*	169·8	134·4	2 545·2
17, 23, 25 — **Nasiona** . . . . *(seeds various)*	3·—	—	25·7
24/1—3 — **Mąka** *(flour)* . .	—	10·5	52·8
28 — **Kasza** *(grits)* . . .	1.9	1·9	15·2
30 — **Ryż wyłuszczony** . *(husked rice)*	2 753·6	4 230·5	17 731·4
31 — **Krochmal** . . . . *(starch)*	14·2	21·7	69·8
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	34·8	2·2	375·5
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** . . *(dried fruit)*	293·4	453·6	1 578·—
62—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	32·5	10·6	81·4
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	0·2	1·2	37·6
76 — **Kawa** *(coffee)* . .	41·5	63·9	393·5
78 — **Herbata** *(tea)* . .	37·5	29.9	148·7
80 — **Kakao** *(cocoa)* . .	339·4	197·4	1 664,3
81—82 — **Korzenie** *(spices)* .	31·9	30·9	228·3
89 — **Rośliny lecznicze** . *(medicinal plants)*	8·2	13·2	43·2
95, 97 — **Żywica** *(resin)* . .	69·1	56·5	1.331·3
104 — **Trawy morskie, trzcina** . . . . *(sea grass, reed)*	3·1	2·5	39·2
117 — **Śledzie** *(herrings)* .	70·5	98·6	355·2
127—200 — **Oleje** *(oils)* . .	29·3	—	176·7
128/1—4 — **Sery** *(cheese)* .	—	2·8	5·4
129/1—5 — **Kazeina** . . . . *(caseine)*	0·2	1·4	1·8
137/2a, b — **Jelita** . . . . . *(casings)*	57·6	17·7	185·9
143/1—3 — **Muszle** *(shells)* . .	10·6	3·1	28·6
148 — **Kamienie** *(stones)* .	5·8	0·9	253·4
154 — **Cement** *(cement)* .	—	—	2·6
156/1—2 — **Talk** *(talc)* . . .	14·5	3.2	30·1
161 — **Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	63·8	—	289·6
170 — **Art. szlifierskie** . . *(grinding materials)*	1·—	9.1	33·2
177 — **Rudy różne** . . . *(various ores)*	—	—	56·7
186—188 — **Smoła** *(pitch)* . .	—	—	19·3
198—199 — **Asfalt** *(asphalt)* .	—	2.2	25·8
200/8, a, b, c — **Wazelina** *(vaseline)*	13·7	26·—	67·3
203—204 — **Wosk** *(wax)* . .	3·6	3·8	78·1
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . *(vegetable oils and fats)*	94·4	268.5	2 209.7
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)* .	—	—	0·2
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)* .	431·1	469·3	2 757·9

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	175·5	135·9	573·—
219 — **Stearyna** *(stearine)*	9·4	12·9	82·1
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	22 4	28·1	178·3
259—260 — **Cukier** *(sugar)* . .	—	—	3·3
272—273, 276, 278 **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	3·8	0·1	11·7
286, 287 — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)*	—	—	17·6
293—294/1, 2, 3, 6 **Tytoń** *(tobacco)* .	—	—	9 9
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	78·3	45·—	278·8
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	—	—	7·—
Przetwory chemiczne *(chemicals)*	669·6	208·—	1 367.—
408 — **Sadze** *(soot)* . .	9·7	73·3	176·5
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — **Farby** *(paints)* . .	33·—	7·5	101·9
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	914·2	220·5	2 261·3
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	1·7	8·5	40.8
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	0·4	2·3	21·4
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	20·6	21·3	87·1
492, 513 — **Skóry** *(skins)* . .	364·5	372·8	2 441·2
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* . .	338·3	50 1	2 719·6
597, 605, 613			
606 — **Bawełna** *(cotton)* .	8·3	18·5	66·8
622 — **Tkaniny** *(textiles)* .	5·4	17·9	62·7
624 — **Juta** *(jute)* . . .	—	—	6·6
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	1·5	0·4	64·—

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	6·1	0·1	23·1
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	127·7	122·1	932·9
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	27·4	25 9	110.7
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	14·4
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	2·—	11·7	82·—
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	4·1	246·4
792, 803, 809			
797 800 — **Tektura** *(pastboard)*	32·8	—	113 6
807, 808 — **Fibra** *(fibre)* . .	15·4	13·2	84·1
826 — **Papier** *(paper)* . .	398·7	23·9	1 724·6
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	50·8	51·2	560.7
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	2·4	2·8	24·—
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	19·4	3·3	95·4
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	7·3	28·6	213·8
927 — **Żelastwo** *(złom)* *(scrap iron)*	14·3	—	43·2
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*.	111·3	245·3	968·3
955 — **Rury żelazne** . . *(iron pipes)*	—	0.5	107·7
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . . .	34·4	39·3	216 6
977 — **Miedź** *(copper)* . .	477·9	140·3	2 100·9
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	4·6	3·5	132·9
Różne *(various)* .	37·1	29·5	329·1
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**19 367 4**	**10 986·8**	**95 510·9**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Listopad *(November)*	1936 —	746.794·4
Październik *(October)*	1936 —	733.675·7
Listopad *(November)*	1935 —	763.951·6
od początku roku (*January—November*) .	1936 —	7.128.049·8
" " " "	1935 —	6.986.371·8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tym z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tym z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	56	30	74.748	53	44	64.531	139.279	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* .	4	2	2.966	2	1	841	3.807	16
Anglia *(Great Britain)*	17	6	33.546	16	12	32 996	66.542	6
Dania *(Denmark)*	65	44	39.838	62	43	39 909	79.747	4
Estonia *(Estonia)*	18	10	10.717	17	8	9.541	20.258	12
Finlandja *(Finland)*	17	5	18.334	16	14	18.819	37.153	10
Grecja *(Greece)*	10	2	20 063	10	10	19.859	39 922	9
Holandia *(Holland)*	19	14	11.886	16	12	12 162	24.048	11
Jugosławia *(Jougoslavia)* . . .	1	—	3.415	1	1	3.415	6.830	15
Łotwa *(Latvia)*	8	2	7.224	6	4	5.700	12 924	14
Niemcy *(Germany)*	63	40	47.359	63	37	48.552	95.911	3
Norwegia *(Norvay)*	48	30	35.984	45	26	34.420	70.404	5
Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* . .	10	6	31.609	10	5	31.609	63 218	7
Szwecja *(Sweden)*	124	46	84.287	117	95	81.197	165.484	1
Węgry	—	—	—	1	—	362	362	17
Włochy *(Italy)*	6	—	19.535	7	7	22.429	41.964	8
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* . . .	5	5	8.256	4	—	6.102	14.353	13
Razem *(total)* . . .	**471**	**242**	**449.767**	**446**	**319**	**432.444**	**882 211**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	425	180	417.223	442	359	432.412	849.635	—
Ten sam mies. 1935 r. *(November 1935)*	*463*	*194*	*425.713*	*443*	*357*	*429.873*	*855.586*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	4.454	1.958	4.457.280	4.446	3.394	4.447.958	8.905.238	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	4.350	1 826	4.162.296	4.339	3.446	4.174.005	8.336.301	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie rb.: 954,9 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 51; c) średni postój statków w porcie: 53 godziny.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy daleko-morskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	1.130	—	—	—	—	—	—	1.130
Mielnica	90	910	190	100	2 480	—	—	3 770
Troć	—	—	—	—	270	—	—	270
Płastugi — Stornia	6,100	6.940	7.200	2 250	4.600	—	—	27.090
Zimnica	—	360	50	—	—	—	—	410
Gładzica	—	—	50	—	—	—	—	50
Skarp	—	560	—	—	300	—	—	860
Śledzie morskie	11.200	5 800	4.600	—	—	—	1.070.200	1.091.800
Szproty	529.400	203.800	251.000	20.300	17.500	—	—	1 022.000
Węgorze	30	—	180	—	420	—	—	630
Wątłusze	2 200	10.690	35.450	63.200	14.350	—	4.100	129.990
Sieje	—	—	170	—	370	—	—	540
Szczupaki	—	—	350	—	910	—	—	1.260
Okonie	—	—	150	—	250	—	—	400
Płotki	—	—	—	—	50	—	—	50
Certy	—	270	—	—	800	—	—	1.070
Razem listopad	**550.150**	**229.330**	**299.390**	**85 850**	**42.300**	—	**1.074.300**	**2.281.320**
Wartość	136.106	56.298	71.091	18.389	17.580	—	268.320	567.784
Miesiąc ubiegły w kg.	113.810	64.080	47.410	15.600	17.390	—	1.498.600	1.756.890
Razem od początku roku	7.063.930	4.735.980	3.376 690	517 670	452.170	454.960	2 172.700	19.576.800

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

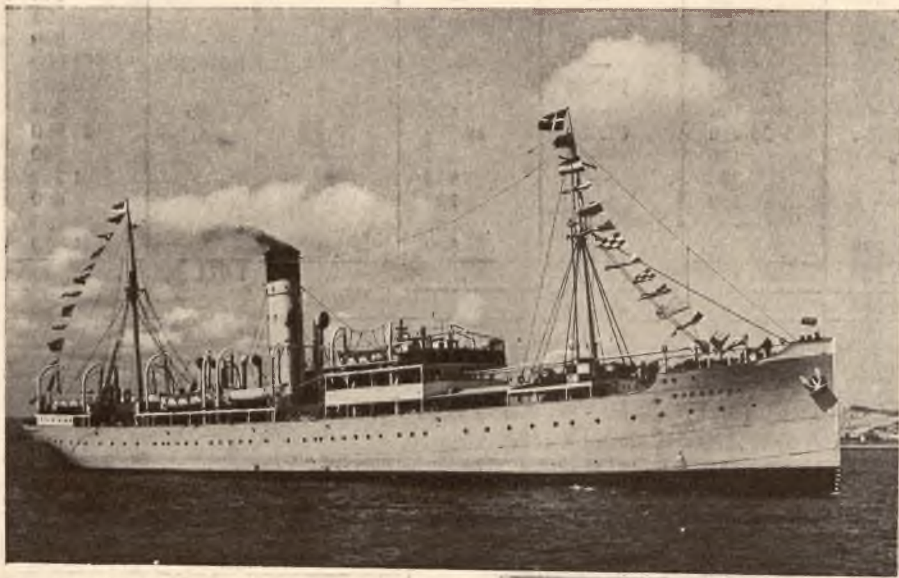
	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Listopad *(November)*				Październik *(October)*	Listopad *(November)*				Październik *(October)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	3	21	7	31	54	12	12	64	88	254
Hull	—	6	—	6	4	—	2	—	2	12
Londyn	3	15	7	25	47	12	10	64	86	242
Inne porty	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Argentyna	4	1	8	13	—	31	—	378	409	509
Buenos Aires	4	1	8	13	—	31	—	378	409	509
Belgia	—	12	—	12	24	—	—	—	—	4
Antwerpia	—	12	—	12	24	—	—	—	—	4
Brazylia	2	4	11	17	—	9	—	34	43	49
Rio de Janeiro	2	—	—	2	—	7	—	20	27	29
Santos	—	4	11	15	—	2	—	14	16	20
Dania	18	9	1	28	47	—	3	6	9	6
Kopenhaga	18	9	1	28	45	—	3	5	8	6
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—
Estonia	—	—	—	—	8	—	—	4	4	—
Tallinn	—	—	—	—	8	—	—	4	4	—
Finlandia	—	7	1	8	20	—	—	—	—	—
Helsinki	—	7	1	8	17	—	—	—	—	—
Kotka	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Francja	—	—	17	17	5	—	3	234	237	332
Le Havre	—	—	17	17	5	—	3	234	237	332
Holandia	—	3	3	6	10	—	—	—	—	1
Rotterdam	—	3	1	4	8	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	2	2	2	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	25	25	—	—	—	—	—	68
Halifax	—	—	25	25	—	—	—	—	—	68
Litwa	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Norwegia	—	—	20	20	10	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	20	20	10	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	26	62	88	253	—	48	199	247	692
New-York	—	26	62	88	253	—	48	199	247	692
Szwecja	3	12	13	28	12	—	1	6	7	5
Göteborg	—	6	13	19	—	—	—	4	4	2
Malmö	—	—	—	—	2	—	—	2	2	2
Sztokholm	—	2	—	2	8	—	—	—	—	—
Inne porty	3	4	—	7	2	—	1	—	1	1
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	447	447	223
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	447	447	223
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Leningrad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
via W. M. Gdańsk	—	—		—	1	—	—	—	—	—
Gdańsk	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Razem	**30**	**96**	**168**	**294**	**446**	**52**	**67**	**1372**	**1491**	**2144**

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło — Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 86030.

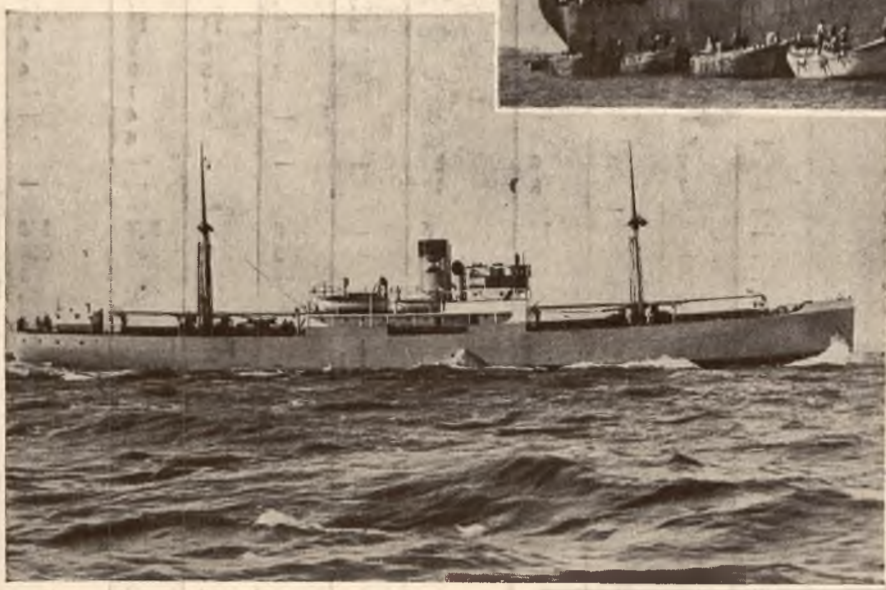
POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A.
ŻEGLUGA POLSKA S. A.



POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S.A.
POLISH-BRITISH STEAMSHIP CO. LTD.
s/s „WARSZAWA"
BRT — 2487
NRT — 1534
kursuje na linii Gdynia—Le Havre via Londyn
(statek pasażersko-towarowy)



ŻEGLUGA POLSKA
Spółka Akcyjna
m/s „LEWANT"
BRT — 1942
NRT — 970
kursuje na linii lewantyńskiej
(Zdjęcie podczas wyładunku na redzie portu w Jaffie)



POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S.A.
POLISH-BRITISH STEAMSHIP CO. LTD.
s/s „LECH"
BRT — 1568
NRT — 778
kursuje na linii Gdynia/Gdańsk — Londyn



ŻEGLUGA POLSKA
Spółka Akcyjna
s/s „ŚLĄSK"
BRT — 1402
NRT — 758
kursuje na linii Gdynia/Gdańsk—Antwerpia